NAFTA

Rocznik XVI LISTOPAD 1937 Zeszyt 11

Problem funduszu wiertniczego

Bez wątpienia problem i to niebyle jaki, ale pierwszorzędnej doniosłości — z kategorii najważniejszych w dobie obecnej i bardzo już pilnych, wprost niecierpiących zwłoki.

W Polsce wydobycie ropy naftowej spada z roku na rok. Odkrytych i sprawdzonych naftowych rezerw terenowych, gotowych do eksploatacji — w tej chwili nie mamy. Jeżeli tak dalej pójdzie, to za lat kilka zabraknie nam surowca naftowego na własne, codzienne potrzeby. Stracimy własny kopalniany przemysł naftowy i będziemy musieli derywaty naftowe sprowadzać z zagranicy. Będzie nas to kosztowało bardzo drogo i nie będziemy wtedy mieli żadnej pewności, czy na wypadek zbrojnego konfliktu kraj nasz nie znajdzie się w sytuacji bez wyjścia. Bo czyż prowadzenie obecnie wojny bez paliwa napędnego i bez odpowiednich, wysokowartościowych smarów jest w ogóle do pomyślenia?

Lecz panuje u nas słuszne i najzupełniej uzasadnione, oparte na całkiem realnych podstawach, przeświadczenie, że oprócz złóż znanych, obecnie eksploatowanych, powoli jednak wyczerpujących się — w głębi naszej ziemi znajdują się nie w jednym jeszcze miejscu dalsze znaczne i wartościowe złoża ropodajne. Trzeba je tylko odnaleźć. Lecz na odnalezienie nie ma żadnego innego pewnego sposobu, prócz wierceń. Wiemy więc, że te złoża znajdują się u nas, gdyż wskazuje na to wiele symptomów, ale nie wiemy dokładnie i z całą ścisłością, w którym miejscu i w jakiej głębokości.

W tej sytuacji, w obliczu grożącego nam niebezpieczeństwa w postaci braku, w niedługim stosunkowo czasie — własnych przetworów naftowych, powinniśmy bezzwłocznie przystąpić do uruchomienia i przeprowadzenia tzw. wierceń pionierskich w skali szerokiej.

Lecz tego rodzaju wiercenia są nie tylko bardzo kosztowne, ale również należą do wyjątkowo ryzykownych, że się tak wyrazimy, w ogromnej większości wypadków — na 150%. Ponieważ jednak muszą być prowadzone i bez nich żadną miarą obejść się nie można, muszą być zatem przeznaczone na ten cel znaczne środki pieniężne, w przeważającej części po prostu na bezpowrotną stratę.

Cała trudność leży obecnie w braku tych środków. Przemysł naftowy jest dziś tak dalece wyczerpany finansowo, że znakomitej większości zatrudnionych w nim przedsiębiorstw nie stać w tej chwili na tak bardzo kosztowne i ryzykowne wiercenia w skali rozległej. Toteż przemysł ten ogranicza się z konieczności do wier-

ceń łatwiejszych, mniej kosztownych i nie tak bardzo ryzykownych jak wiercenia pionierskie na terenach zupełnie nieznanych. Ale tego rodzaju wiercenia jeszcze nie wystarczają. Na świeże znów kapitały z poza przemysłu nie ma co liczyć, bo i skądże. Wielkich kapitałów, które by mogły ryzykować w wyższym stopniu i próbować szczęścia, w ogóle w kraju nie mamy, a z zagranicy również się ich spodziewać nie możemy. Mniejszych natomiast kapitałów, choćby się nawet znalazły, znów absolutnie nie stać ani na tego rodzaju zbyt kosztowne i całkowicie eksperymentacyjne inwestycje, ani na wielkie ryzyko wiertnicze.

W tych warunkach wiercenia pionierskie w rozmiarach takich, jakich wymaga nasz problem naftowy — zrealizować się nie dadzą bez wydatnej pomocy względnie poparcia finansowego ze strony Państwa.

Jeżeli więc chcemy doprowadzić do odkrycia nowych pól naftowych, względnie do zupełnego wyjaśnienia pod każdym względem naszej sytuacji naftowej w najbliższych latach, co naszym zdaniem jest nie dającą się ominąć koniecznością — to należy bezwarunkowo pogodzić się z myślą, że pomoc finansowa ze strony Państwa jest nieunikniona. W konsekwencji zatem wstawiać należy do budżetu państwowego corocznie, przez parę lat z rzędu, większą dotację na cele popierania pionierskiego wiertnictwa naftowego, drogą udzielania w pewnym określonym stosunku procentowym do całości kosztów wiercenia — nisko procentowych, albo i bezprocentowych pożyczek zwrotnych wyłącznie z osiągniętych rezultatów, tj. z opłacającej się produkcji naftowej.

Obecnie już wprawdzie istnieje fundusz tego rodzaju pod nazwą Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego, który powstał w całości z opłat wyrównawczych, uiszczanych przez mniejszy przemysł przetwórczy, czyli ze środków dostarczonych wyłącznie przez przemysł naftowy, a nie z państwowych źródeł pieniężnych, lecz jest on zbyt nikły i absolutnie nie wystarczający na ten cel. Dlatego nie może spełniać tego ogromu zadań, jakie przed nim stoją, choć częściowo, w miarę sił i w granicach możliwości — zadania te spełnia w sposób skuteczny, z wielkim pożytkiem dla kraju.

Piszemy o tej sprawie najzupełniej świadomie i celowo w chwili, gdy nasze Izby Ustawodawcze rozpoczynają obrady, wychodząc z założenia, że jest to najbardziej stosowny moment do ponownego poruszenia tej kwestii i wystąpienia z tego rodzaju żądaniem wobec Rządu.

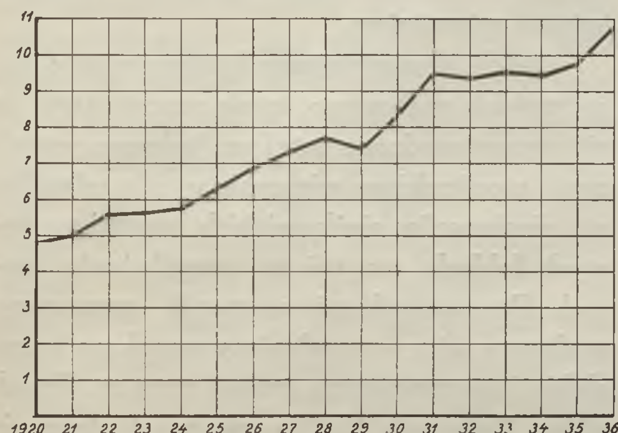
Poruszamy tę sprawę jeszcze dlatego, że o ile nam wiadomo, to z żądaniem tym wystąpiła również w swoim sprawozdaniu w pierwszych miesiącach br. tzw. Komisja 5-ciu, powołana przez Pana Wiceministra Dra Rosego do zbadania sytuacji przemysłu naftowego i obmyślenia potrzebnych środków zaradczych, które by dopomogły do odbudowy tego przemysłu w Polsce. Niestety, sprawa ta poszła widocznie w zapomnienie, skoro się o niej nic już od dłuższego czasu nie mówi. A wielka szkoda, gdyż nic a nic przez ten czas nie straciła na aktualności. Przeciwnie, zyskała tylko na znaczeniu i z pilnej stała się naglącą.

Dłużej już z utworzeniem, a raczej z wydatnym powiększeniem funduszu wiertniczego zwlekać nie wolno. Każda zwłoka jest szkodliwa, gdyż opóźnia tylko ostateczne rozwiązanie problemu naftowego w Polsce i wyjaśnienie naszej sytuacji pod tym względem. Czas nie czeka i wiele go nam już do namysłu nie pozostało.

Inż. Jerzy Strzetelski

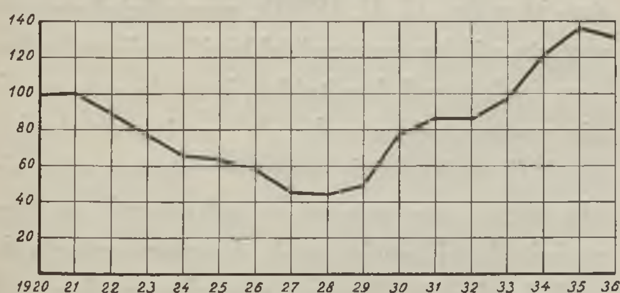
Jasielsko-krośnieńskie zagłębie naftowe

Wydobycie naftowe tej połaci kraju, wprawdzie bardzo wolno, idzie jednak w górę. W przeciągu ostatnich 16 lat produkcja ropy naftowej podwoiła się, jak świadczy o tym krzywa tej produkcji. Wydobycie gazowe re-

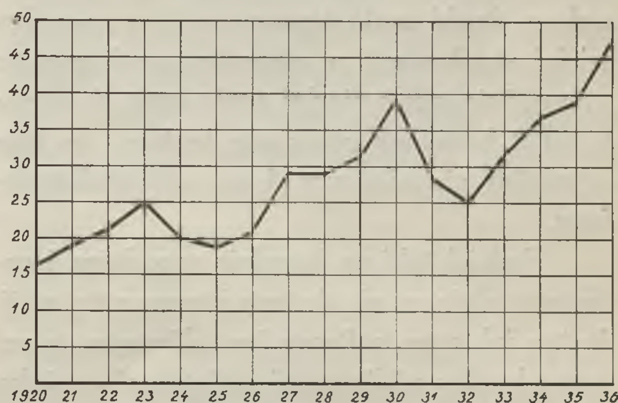


guluje się stosownie do zapotrzebowania rynkowego. Od zapotrzebowania gazowego zależy znów w dużej mierze wytwórczość gazoliny, która częściowo wysyłana jest na rynek pod nazwą białej ropy.

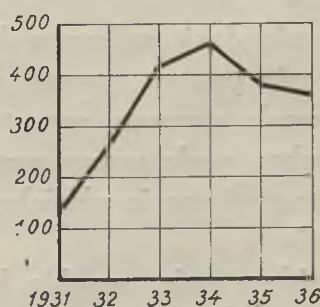
Sprawa tzw. białej ropy była już niejed-



nokrotnie poruszana i oświetlana. Lecz w tej chwili nie mam bynajmniej zamiaru wdawać się w dyskusję na ten temat, lub choćby tylko wskrzeszać ją na nowo, gdyż nie o nazwę mi idzie, ani o spór, czy jest to taki sobie cudowny gatunek ropy, jak chcą jedni, czy też najzwyczajniejsza w świecie gazolina z gazu ziemnego, jak chcą drudzy. Dociekanie prawdy pozostawiam innym. Jeśli zaś o tej gazolinie, względnie białej ropie wspominam, to tylko dlatego, że pragnę odtworzyć możliwie wierny i wszechstronny obraz tamtejszego wy-



dobycia naftowego. Bo tylko wtedy można sobie zdać w całej pełni sprawę, zarówno ze znaczenia tego zagłębia jak i jego gospodarczej wartości dla kraju, gdy się ma przed sobą wszystkie cyfry. Chodziło mi także o stosunek



wydobycia do odwierconych metrów, a ściślej — o stosunek końcowego efektu do włożonego wysiłku materialnego. Zdaje mi się, że stosunek ten jest na ogół dodatni. O ile się oprzemy na całości wydobycia tego zagłębia naftowego, tj. gdy zliczymy razem tak surowiec naftowy jak i gaz ziemny oraz gazolinę,

to niewątpliwie otrzymamy rezultat zupełnie dobry. Gdybyśmy jednak oparli się tylko na produkcji ropnej, która w ogromnej większości wypadków stanowi główny cel wierceń i główną podstawę ich opłacalności, to oczywiście rezultat końcowy nie będzie już tak dobry, a to dlatego, że na wiercenia tego typu i na uzyskaną z nich produkcję ropną przypada ogromna większość metrów. Wiercenia na zachodzie naftowym dają bowiem wprawdzie długotrwałą, lecz za to przeważnie małą produkcję, która jednakowoż często mimo to się opłaca, dzięki praktykowanemu tam sposobowi jej eksploatacji, a głównie zawdzięczając przeważnie wcale niezłej cenie ropy. A zatem rezultat końcowy obliczenia będzie i w tym wypadku nienajgorszy i na ogół zadowalający.

Podział taki na kopalnie ropodajne i gazowe wydaje mi się słuszny jeszcze z tej racji, że tak jak ropa naftowa jest głównym, a nawet z bardzo nielicznymi wyjątkami — jedynym podstawowym produktem jednych kopalń, tak znów drugich, takim podstawowym produktem jest wyłącznie gaz ziemny. Nie mogę niestety podać oddzielnie wszystkich metrów przypadających na wiercenia czysto gazowe aż po koniec roku 1936. Wiem tylko, że na wiercenia specjalnie gazowe przypada w tym zagłębiu w latach 1928 — 1936 coś około, lub też blisko 20.000 metrów. Sam fakt jednak, że zakłada się, zwłaszcza obecnie, również wiercenia typowo gazowe, dowodzi, że obok przemysłu ropnego wyrasta i rozrasta się tam osobny wydobywczy przemysł gazowy. Dlatego porównanie oddzielne jest zupełnie racjonalne.

W każdym razie zagłębie krośnieńsko-jasielskie, względnie obecny okręg górniczy jasielski dostarcza w tej chwili około 20% ropy przeważnie bardzo szlachetnych gatunków. Gdyby nie zakorzeniona tu i ówdzie, nie wiem czy nieufność, czy może tylko niesłuszne bagatelizowanie naszych zachodnich pól naftowych, to moim zdaniem, produkcja ich byłaby znacznie wyższa. Twierdzenie to opieram na doświadczeniach z innych zagranicznych złóż ropodajnych. Największe, lecz nie najbogatsze warstwy roponośne znajdują się przeważnie na najwyższych kulminacjach fałdów. W miarę zanurzania się osi w głąb, zwiększa się nasycenie tych warstw. Najbogatsze nasycenie spotyka się na dobrze przykrytych niższych kulminacjach, które jednak nie łatwo odnaleźć. Bardzo często potrzeba kilku wierceń opartych na jak najdokładniejszych studiach geologicznych. Ani Borysławia, ani Schodnicy lub Potoka nie odkryto jednym wierceniem.

Jeżeli przewertujemy historię zachodniego zagłębia naftowego, to się przekonamy, że nie przeprowadzono tutaj ani jednego poważnego, pionierskiego wiercenia w celu odszukania piaskowców ciężkowickich, czy to na nowych fałdach, czy też na przedłużeniu starych. Bez sprawdzenia w sposób gruntowny wydano z góry przesądzający wyrok na to zagłębie i postanowiono szukać ropy na Przedgórzu, Kujawach itd. Nie mówię żeby tego nie robić, owszem należy również i wszędzie tam przeprowadzić dokładne i wszechstronne badania oraz próbne wiercenia, ale też i nie należy, nie mając ku temu całkiem pewnych podstaw, rezygnować z rzeczy bliższych i bardzo realnych.

Pamiętam, pisał p. prof. inż. Z. Bielski w roku 1930 w lwowskim „Słowie Polskim" (nr 51 z dn. 22. II. 1930), powiedziałbym nawet, że nie bez pewnej lekkiej ironii pod adresem mniejszych kapitałów, iż mają one zupełnie wystarczające pole do popisu w obrębie płytkich zachodnich terenów, czemuż więc nie idą tam i nie wiercą — zakończył w tym mniej więcej sensie swoje ówczesne aluzje do tych kapitałów. Tymczasem obserwując ruch naftowy w obrębie naszych zachodnich pól naftowych trzeba przyznać, że od dłuższego już czasu panuje tam znaczne ożywienie w wiertnictwie. Już przed rokiem 1930 wiercono tam dosyć dużo. Po depresji w latach 1930 — 1932, ożywienie w wiertnictwie poczęło się tam wzmagać i w dalszym ciągu

wzrasta. A wiercił i wierci kto? Oczywiście w przytłaczającej większości mniejsze przedsiębiorstwa kopalniane, a często nie tyle przedsiębiorstwa, co raczej ich embriony dopiero. Tak więc się złożyło, że na odpowiedź p. prof. Bielski nie potrzebował długo czekać. Jeżeli przypominam ów moment, to broń Boże nie w celu wypominania mu tego lub dla wątpliwej zresztą satysfakcji—bo pomylić się można — ale na dowód, że nigdy nie należy wątpić przed czasem, bez powodów i nie należy zbyt pośpiesznie wyrokować ani też wydawać ujemnych sądów, gdy brak ku temu dostatecznych podstaw. Dziś każdy przyznać musi, że w rozwoju ruchu wiertniczego na naszym zachodzie naftowym, mniejsze przedsiębiorstwa kopalniane odegrały wprost olbrzymią rolę, chociaż i w innych naszych miejscowościach, względnie rejonach naftowych, również ich nie brak. Znaczny stosunkowo przyrost wydobycia surowcowego w okręgu górniczym jasielskim, nie tylko wyrównujący normalny coroczny ubytek, ale i dający pewną nadwyżkę ponad tę ilość, a więc przyrost faktyczny, należy zapisać na dobro przede wszystkim tych przedsiębiorstw.

Okazuje się więc, że nalot mniejszych kapitałów i mniejszych często początkujących przedsiębiorstw kopalnianych na nasze dawno zarzucone zachodnie tereny naftowe miał tę dobrą stronę, że elementy te niejako po raz wtóry odkryły te tereny, przywracając im z powrotem pełną wartość eksploatacyjną, i uchroniły tym sposobem kraj przed grożącym mu przedwczesnym brakiem surowca naftowego. Bo gdyby tych wierceń nie było, to dziś już z wszelką pewnością brakowało by nam go na własne codzienne potrzeby. A oprócz tego przybyło nam co najmniej kilka poważnych, pełnowartościowych przedsiębiorstw naftowych, co ma również niemałe gospodarcze znaczenie.

Wystarczy zupełnie, jeśli na dowód, że nie ma w tym co piszę żadnej zgoła przesady — powołam się na parę znanych faktów. Weźmy np. taką firmę ,,Petronafta" z jej kopalnią w Toroszówce. Kopalnia założona na nowo na terenie zarzuconym przed 30 laty, na którym odwiercono ongiś około 10 otworów, dostarczyła w 1936 r. 374 cystern szlachetnej ropy, 20 m^3/min. dziennie gazu ziemnego i 24 cyst. gazoliny. Pierwsze kroki zaczęła ,,Petronafta" stawiać w roku 1930. Były one wtedy jeszcze bardzo chwiejne. Rezultaty pierwszych wierceń przemawiały raczej za tym, że zgodnie z opinią geologiczną — Toroszówka nie przedstawia już wartości. Okazało się jednak zupełnie co innego i dziś kopalnia tej firmy wydaje około 2.5 cyst. ropy naftowej dziennie. Ostatnio pogłębiony otwór daje zrazu coś 7.000 kg ropy dziennie w 250 m. Jak na nasze stosunki, jest to już dużo. ,,Petronafta" stała się więc firmą poważną i rozrosła się do tego stopnia, że buduje już sobie tor w Jedliczach i własny rurociąg z kopalni do tego toru. Potrafiono więc stworzyć wcale piękny i dobrze prosperujący obiekt na terenie dawno zarzuconym, uznanym za bezwartościowy i w zupełności zdeprecjonowanym, co wprawdzie w małej stosunkowo mierze, podniosło jednak nasze wydobycie surowcowe i wyrównało choć w części mocne szczerby poczynione w nim gdzie indziej. Tak więc, wzgardzona i zdawało by się nic już niewarta Toroszówka dała w roku 1936 zaledwie o 100 cystern ropy mniej, niż wszystkie razem wzięte dawne kopalnie tego Potoka, którego jest tylko dalszym wschodnim przedłużeniem. Prawdopodobnie w roku bieżącym wydobycie ropne Toroszówki przewyższy wydobycie Potoka. System pracy na tej kopalni jest niezmiernie ciekawy. Bardzo być może, że wskaże on drogę do ożywienia wiertniczego na dalszym przedłużeniu innych, głośnych niegdyś i przed wieloma laty eksploatowanych, fałdów.

Na drugim miejscu stoi w tym zagłębiu fałd Lipinek. Na fałdzie tym znajdują się wszystkie kopalnie w Krygu, Kobylance, Dominikowicach i Gorlicach. Kopalnie tamtejsze egzystują od roku 1867. Uważano je za zupełnie wyczerpane i traktowano na równi ze

Słobodą Rungurską. Cóż się jednak okazało? Oto wydobycie ich podskoczyło w przeciągu kilku lat z 1.100 na 3.100 cystern rocznie. Znaleziono ropę nawet w warstwach menilitowych. Jest więc nadzieja, że ruch wiertniczy rozszerzy się na południe. Cała trudność wiertnicza sprowadza się tam do zamykania wody. O ile trudność ta nie daje się przezwyciężyć, wówczas nie dostaje się ropy. Często traci się na tę czynność kilka miesięcy, chociaż głębokość otworów waha się między 300 a 500 m. Gdyby zastosowano tam amerykański system zamykania wody cementem, to prawdopodobnie koszt wiercenia zmniejszyłby się znacznie, a produkcja podniosłaby się. Lecz niestety, firmy pracujące na tym fałdzie nie mają na to wystarczających środków. A znów nie ma u nas firm trudniących się, podobnie jak się to dzieje w Ameryce — specjalnie zamykaniem wody.

Pierwsze miejsce w Lipinkach — Krygu zajmuje obecnie bezsprzecznie firma J. Schmer i Ska. We wrześniu br. wydobycie ropne tej firmy doszło do 86 cystern. Jest bardzo prawdopodobne, że pod koniec roku wydobycie to, albo będzie bliskie, albo też przekroczy nawet 100 cystern miesięcznie. Zdaje się, że firma J. Schmer i Ska nie może jeszcze obchodzić 10-letniego jubileuszu, co świadczy najlepiej o jej ruchliwości i bardzo żywej działalności wiertniczej. Po niej idą firma ,,Faworyt" i kopalnia ,,Lipa" Doreggera, każda z wydobyciem przeszło 50 cystern we wrześniu br.

Trzeci fałd leży na linii Rymanów - Iwonicz i również został w swoim czasie zarzucony. Na fałdzie tym, w Lubatówce, dowiercono się niedawno, w maju br., 8 cystern ropy miesięcznie. Fakt ten ma ogromne znaczenie dla rozwoju kopalnictwa naftowego w kierunku na zachód, w stronę Frankowo - Draganowa. Długość fałdu prawie jeszcze nienaruszonego wynosi około 9 km. Poszukiwania ropy naftowej na przedłużeniu tego fałdu w warstwach krośnieńskich były i są beznadziejne, jak świadczy o tym odwiercenie aż 8 otworów w Dukli, które wydają wszystkiego 1 cyst. miesięcznie. Chcąc dojść do piaskowców ciężkowickich, z których wydobywa się ropę w Wulce, Iwoniczu i Lubatówce, powinno się odwiercić jeden pionierski otwór do głębokości 1.300 m w najbardziej odpowiednim miejscu. W razie pomyślnych wyników, odkryłoby się nowe złoże ropodajne, ciągnące się na wielkiej stosunkowo przestrzeni.

W ostatnich miesiącach koncern naftowy ,,Małopolska" nabył tereny na wschodnim przedłużeniu fałdu Potoka. Wiercenia na tych terenach powinny dać rezultaty niegorsze od wierceń na zachodnim przedłużeniu fałdu w Roztokach, Glinniczku i Sobniowie.

Jak widzimy, ruch wiertniczy na naszym zachodzie naftowym wciąż się wzmaga. Poczynania wiertnicze są bardzo ostrożne. Idzie się krok za krokiem. Wierceń tych w przeważającej części nie można zaliczyć do pionierskich, lecz powtarzam — odkrywają one niejako na nowo dawniejsze złoża.

Do takich wierceń zwykłych, eksploatacyjnych, musimy zaliczyć również i ostatnio odwiercony otwór Nr IV w Witryłowie. Kopalnie tamtejsze istnieją od roku 1907. Przechodziły one najrozmaitsze koleje. Były lata, kiedy ruch wiertniczy był bardzo nawet na tych kopalniach ożywiony, ale były i czasy, że ograniczano się zaledwie do eksploatacji istniejących otworów. A przecież kopalnie witryłowskie leżą na tym samym fałdzie, co kopalnie w Wańkowej, Brylikowie, Ropiance, Paszowej itd. Wszystkie te kopalnie wydostają ropę z menilitów i mimo, że każdy oddzielny otwór produkuje niewiele, to jednak opłacają się zupełnie dobrze. Kopalnie w Witryłowie mają ropę z eocenu i kredy. Niektóre otwory wydały po 120 cystern wysoko gatunkowej ropy. Poza wykonaniem ręcznych wierceń, nie przeprowadzono tam żadnych poważniejszych prób eksploatacji ropy menilitowej. Fałd Wańkowej, który wydał około 70.000 cystern, zasługuje na nieco więcej uwagi ze strony właściwych pionierów naftowych.

Oprócz wyżej wyliczonych, znanych już

od kilkudziesięciu lat fałdów, mamy w tym zagłębiu jeszcze inne zupełnie dotąd nietknięte. Jeżeli można mieć jakieś zastrzeżenia co do sedymentacji piaskowców ciężkowickich — które są jedynym prawdziwym w zagłębiu jasielskim zbiornikiem wypełnionym ropą — na wschód od rzeki Osławy, o tyle z drugiej strony nie ulega żadnej wątpliwości, że w głębi fałdów Łaski - Targowiska, Łubno-Łajsce oraz Niżna Łąka — Iwonicz, w eocenie piaskowce te się znajdują.

Przed kilkoma laty założono w Łaskach jeden otwór i odwiercono go do głębokości 700 m. Lecz zamiast iść głębiej, dalsze wiercenie tego otworu zarzucono i rozpoczęto wiercenie zupełnie nowego otworu w Targowiskach. W nr I natrafiono na ropę w menilitach, lecz uzyskana produkcja rychło spadła. W trzech innych otworach w Targowiskach miano przewiercić menility, nie napotkawszy ropy, przejść następnie eocen i wejść ponownie w warstwy krośnieńskie. Wiercenia te nie wyjaśniły nawet w przybliżeniu budowy fałdu, a przecież w rejonie gazowym mamy z podobnymi zjawiskami geologicznymi do czynienia. Było by to połączone z wielką szkodą dla przemysłu naftowego, gdyby fałd ten, podobnie jak dukielski — został zarzucony.

Liczenie na ropę na tym fałdzie w nieznacznych głębokościach jest zupełnie beznadziejne. Podobnie bezprogramowe wiercenia jak w Dukli lub w Targowiskach dyskredytują tylko to zagłębie, które bezwarunkowo posiada jeszcze duże bogactwa ropne.

Czyż zawiodły wiercenia w Rogach do 1.000 m lub w Roztokach, Glinniczku i Sobniowie do 1.300 m. Tektonika tego zagłębia jest niewątpliwie trudna. Samymi tylko badaniami geologicznymi tektoniki tej stanowczo się nie wyjaśni. Wielka szkoda, że np. zarzucono wiercenie pionierskie na samodzielnym fałdzie w Niżnej Łące. Zarzucono je w górnych menilitach, a powodem tego była trudność wiercenia głębiej systemem linowym.

Rotacyjne urządzenie wiertnicze byłoby w wielu wypadkach za kosztowne i nie mogłoby się opłacać, zwłaszcza jeśli chodzi o zakładanie wierceń płytkich, z góry obliczonych na małe wydobycie. Nie stać absolutnie na tego rodzaju system mniejszych przedsiębiorstw naftowych. Ale przypuszczam, że gdyby się na głębokie wiercenie na fałdach zachodnich zdecydowała któraś silniejsza kapitałowo firma naftowa, to chyba kwestia użycia do wiercenia rygu rotacyjnego nie powinna natrafiać na przeszkody nie do przezwyciężenia. Wszak system ten zdał w zupełności egzamin w najcięższych warunkach, a mianowicie tam, gdzie warstwy były strome i bardzo twarde. Więc dlaczegoż miałby zawieść tutaj. Systemem „Rotary" wierci się u nas tam, gdzie ma się do czynienia z łatwo poddającym się dłutu miocenem, ale nie tam, gdzie warunki strukturalne są ciężkie. Mniejszy kapitał zrobił już i robi dalej swoje w ramach swych ograniczonych możliwości pieniężnych. To, że jesteśmy wprawdzie na granicy samowystarczalności w produktach naftowych, ale jeszcze w każdym razie nie całkiem u kresu — zawdzięczamy przede wszystkim tym mniejszym przedsiębiorstwom, ich twórczej inicjatywie i żywej działalności wiertniczej. Czas więc, ażeby wielkie firmy, rozporządzające z natury rzeczy większymi kapitałami i nastawione na kosztowniejsze wiercenia — zdecydowały się na odwiercenie kilku głębokich pionierskich otworów w tym naszym zagłębiu. Przyznaję jednak, że w chwili obecnej jest sytuacja przemysłu naftowego tego rodzaju, że i w tych firmach wcale się nie przelewa i położenie ich jest przeważnie nie do pozazdroszczenia.

Więc powtarzam jeszcze raz, że absolutnie nie występuję przeciwko poszukiwaniom naftowym w różnych miejscowościach, o ile pewne dane przemawiają za prawdopodobieństwem znalezienia tam ropy, ale uważam, że naprzód i to jak najrychlej, bez straty czasu, należy zbadać i zwiercić fałdy znane, a dopiero później, gdyby tego rodzaju wiercenia pionierskie zawiodły, zwrócić już całą uwagę i całą energię na inne połacie kraju.

Nowy Prezes Krajowego Towarzystwa Naftowego

Dnia 17 listopada br. odbyło się we Lwowie Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Krajowego Towarzystwa Naftowego, zwołane specjalnie w celu przeprowadzenia wyboru nowego prezesa w miejsce śp. Władysława Długosza. Na Zgromadzeniu tym przewodniczył Wiceprezes Towarzystwa b. minister przemysłu i handlu p. inż. Marian Szydłowski. Prezesem obrany został jednomyślnie p. Tadeusz Chłapowski, Dyrektor kopalń S. A. „Galicja".

Pan Prezes Chłapowski należy do rzędu osób pracujących w przemyśle naftowym od kilkudziesięciu lat. W grudniu 1930 r. obchodził właśnie 35-letni jubileusz Swej pracy w tym przemyśle. Do przemysłu naftowego przeniósł się po opuszczeniu wojska pruskiego w roku 1896. Karierę Swoją rozpoczął w nim dosłownie od zwykłego robotnika. Pracuje następnie jako pomocnik szybowy, a potem jako wiertacz. W jakiś czas później zostaje kierownikiem kopalni, a w końcu dyrektorem kopalń S. A. „Galicja". W marcu br. minęło 30 lat od chwili gdy stanowisko to objął. W czasie objęcia przezeń dyrektury, „Galicja" była jeszcze firmą małą, znajdującą się dopiero w początkowej fazie rozwoju. Do jej rozszerzenia i wyniesienia do rozmiarów dużego przedsiębiorstwa kopalnianego przyczyniła się w wysokim stopniu bogata inicjatywa i twórcza energia Prezesa Chłapowskiego.

P. Prezes Chłapowski cieszy się w przemyśle naftowym dużym autorytetem i dobrze zasłużonym szacunkiem dzięki Swej prawości, wyjątkowej energii i wielkiemu poczuciu obywatelskiemu. Najlepszym tego dowodem jest choćby stosunek robotników do Jego osoby.

Nowy Prezes Krajowego Towarzystwa Naftowego ma już Swoją pięknie zapisaną kartę w historii polskiego przemysłu naftowego, jako jeden z najlepszych jego budowniczych. Niewątpliwie i na nowym posterunku potrafi p. Prezes Chłapowski oddać temu przemysłowi, z którym związany jest nićmi całego Swego życia, dalsze niemałe usługi.

Wiceprezesem Krajowego Towarzystwa Naftowego wybrany został p. Henryk Mikuli, znany przemysłowiec naftowy, mający za sobą również kilkadziesiąt lat wypełnionych owocną pracą w naszym przemyśle naftowym. P. H. Mikuli jest także od kilku lat Wiceprezesem Związku Polskich Przemysłowców Naftowych, organizacji czysto kopalnianego odłamu tego przemysłu, złożonego w przeważającej większości z przedsiębiorstw opartych na kapitale krajowym.

PRZEGLĄD PRASY

Hamowanie uprzemysłowienia

W dwutygodniku „Polityka Gospodarcza", nr 47 z dn. 15. IX. br., pojawił się ciekawy artykuł wstępny pod powyższym tytułem na temat podwójnego opodatkowania spółek akcyjnych. Mowa jest wprawdzie o spółkach akcyjnych, ale tak samo opodatkowane są wszystkie inne spółki, posiadające własną osobowość prawną.

Tego rodzaju system podatkowy jest rzeczywiście bardzo nieszczęśliwy, jako niezmiernie szkodliwy dla życia gospodarczego, pomijając już jego zupełną niesprawiedliwość. System ten działa po prostu hamująco na rozwój przemysłu, eliminując w wielu wypadkach kumulację kapitałów w spółkach na cele przemysłowe. Doskonałe przykłady tego mamy w przemyśle naftowym.

Cechą szczególną tego przemysłu jest jego losowość. Rzadko kogo stać indywidualnie na ponoszenie w całości kosztów wierceń naftowych. Takie wypadki muszą być z natury rzeczy nieliczne, gdyż z jednej strony wiercenia naftowe wymagają większych kapitałów, z drugiej znów połączone są w większości wypadków z wielkim, niespotykanym gdzie indziej — ryzykiem. Gdy wiercenie zawiedzie, następuje strata kapitału w całości. Więc więcej, niż gdzie indziej, potrzebna jest w przemyśle naftowym spółkowa forma kapitałowa. Podwójne opodatkowanie odstrasza ludzi od zakładania spółek, zarówno akcyjnych jak i z ograniczoną odpowiedzialnością. Oczywiście, osłabia to i zmniejsza dopływ świeżych kapitałów do przemysłu naftowego na nowe wiercenia, a to jest szkodliwe, i bardzo nawet szkodliwe.

Coraz mniej się słyszy w przemyśle naftowym o nowych spółkach np. z ograniczoną odpowiedzialnością, ale za to coraz częściej zdarzają się wypadki likwidacji spółek z osobowością prawną i przekształcania ich na spółki cywilne, nie rejestrowane i nie protokołowane. Występuje wtedy na zewnątrz każdy ze współwłaścicieli osobno i w ten sposób spółka unika podwójnego opodatkowania. Każda przesada prowadzi do niepożądanych i szkodliwych rezultatów. Tak samo jest i w tym wypadku. Anomalia ta powinna więc być jak najrychlej usunięta. Podzielając w zupełności treść artykułu, przytaczamy niżej główne wyjątki z niego:

,,Jak wiadomo, jedną z najpoważniejszych wad naszego systemu podatkowego jest podwójne opodatkowanie dochodu spółek akcyjnych. Spółka akcyjna, jako osoba prawna, płaci podatek dochodowy od czystego dochodu, który osiągnęła w swej działalności przedsiębiorczej, a następnie akcjonariusz, który w formie dywidendy otrzymał ze spółki dochód osobisty, musi, jako osoba fizyczna, również opłacać podatek dochodowy. W ten sposób podatek dochodowy jest płacony od akcji podwójnie i dwa razy bije po kieszeni właściciela pakietu akcyj przemysłowych. Jeżeli do tego dodamy, że stopa podatku dochodowego jest u nas niezmiernie wysoka i to zarówno w wypadku, gdy obiektem opodatkowania jest dochód przedsiębiorstwa akcyjnego, jak i wówczas, gdy chodzi o dochód osoby fizycznej, jeżeli ponadto zważymy, że okresy wymiarowe są jednoroczne, a więc nie istnieje możność podatkowego kompensowania strat jednego roku gospodarczego zyskiem z drugiego roku gospodarczego, i jeżeli wreszcie weźmiemy pod uwagę, że wymiary podatkowe są dokonywane na ogół rygorystycznie: z tendencją zaliczania do dochodu całego szeregu wydatków, które organom wymiarowym wydają się niekonieczne albo niecelowe — to dojdziemy do wniosku, iż przedsiębiorczość nasza, występująca w formie spółki akcyjnej, jest istotnie obciążona ponad wszelką słuszną miarę.

A jednocześnie skonstatować musimy, że w organizacji podatku dochodowego istnieją dziwne sprzeczności. Firma jednostkowa, albo spółka firmowa lub spółka firmowo-komandytowa nie zna — i słusznie — owego podwójnego opodatkowania. Podatek dochodowy jest tu płacony tylko raz, przy czym jako płatnik występuje osoba fizyczna, względnie osoby fizyczne, będące właścicielami przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych. Linia demarkacyjna pomiędzy ,,właścicielem firmy" a zwykłym podatnikiem, jakim jest każda osoba fizyczna, nie istnieje tu. Spółdzielnie wszelkiego typu, w których chce się widzieć uszlachetnioną odmianę handlu, a które są najczęściej handlem niedołężnie prowadzonym, są w jeszcze lepszym położeniu, niż firmy jednostkowe i spółki firmowe: spółdzielnie korzystają, jak wiadomo, ze szczególnych przywilejów podatkowych. Jeżeli zaś od spółdzielni przejdziemy do wszelkich tworów publicznoprawnych, tak często w dobie etatyzmu ,,parających" się handlem, oraz do najrozmaitszych instytucyj, które tym ciałom publicznoprawnym wyrastają z pomiędzy żeber, to tu często skonstatujemy pełną ,,wolność podatkową": te szczególnego autoramentu jednostki gospodarcze w ogóle już podatków nie płacą. Akcja zaś płaci dwa razy. Podobnie udział w spółce z ograniczoną odpowiedzialnością płaci dwa razy podatek dochodowy. Gdyby zaś wyrobiła się u nas forma holdingu, gdyby powstał typ investement trust'u — wówczas podatek byłby nie podwójny, lecz wielokrotny — najlepsza gwarancja, że te formy przedsiębiorczości nigdy u nas nie powstaną.

Jaki więc obraz ciężarów podatkowych roztacza się przed nami? Oto widzimy, że im niższa jest w hierarchii organizacyjnej jednostka gospodarcza, tym słabszy jest na nią nacisk śruby podatkowej, zaś im wyższa jest dana forma prawno-gospodarcza, tym nacisk ten jest silniejszy. W najgorszym zaś położeniu znajdują się te właśnie formy prawne przedsiębiorczości, które są jej formą szczytową: umożliwiającą mobilizację wielkich kapitałów na rzecz przedsiębiorczości przemysłowo - handlowej. Ten stan rzeczy jest oczywiście szkodliwy w stopniu bardzo wysokim dla sprawy rozwoju naszego przemysłu. Dlaczego szkodliwy?

Po prostu dlatego, że w tych warun-

kach akcja staje się papierem zupełnie nieatrakcyjnym, walorem wątpliwym, jeżeli nie wprost odstraszającym. Po co człowiek ma kupować akcje w systemie prawnym, który stwarza dla akcji maksimum ,,niedoli podatkowej", jaka w ogóle na terenie gospodarczym istnieje? Czy fakt, że $^2/_3$ zysku z akcji zabiera Skarb może nie odstraszać od nabywania akcji? Jaki sens ma nabywanie papierów, których dochodowość w rachunku ostatecznym musi być najgorsza spośród wszystkich papierów? Czy miarodajne czynniki uświadamiają sobie, że na to, aby akcja przemysłowa przy podwójnym opodatkowaniu zrównała się w swej dochodowości z papierami państwowymi wolnymi od podatku, potrzeba 25% zysku netto w spółce akcyjnej — rzecz u nas typowo nie do pomyślenia. Wystarczyło kilkanaście lat tej polityki podatkowej w stosunku do spółek akcyjnych, aby emisja nowych akcyj stała się rzadkością, aby tendencja w rozwoju rynku akcyjnego stała się trwale niepomyślna. Prawdę powiedziawszy, nie ma rynku akcyjnego w Polsce. A wobec tego nie może rozwijać się przemysł.

Sfery rządowe stoją na stanowisku, że rozwój prywatnej inicjatywy gospodarczej jest ważną potrzebą kraju. Tymczasem podwójne opodatkowanie spółek akcyjnych jest klasycznym środkiem uniemożliwiania tej inicjatywy w szczytowych jej formach. Przedstawiciele naszych resortów gospodarczych wysuwają postulat ożywiania ruchu inwestycyjnego, słusznie widząc w nim doniosły czynnik wzmocnienia gospodarczych sił kraju. Tymczasem podwójne opodatkowanie spółek akcyjnych nie tylko nie sprzyja wzmożeniu lokaty inwestycyjnej na terenie największych jednostek gospodarczych, lecz podcina wszelką myśl przedsiębiorcy o inwestycjach, rodzącą się tylko w atmosferze rentowności. Ta rentowność akcji jest również warunkiem procesu skierowywania rozproszonych, drobnych, a więc w sensie produktywno-gospodarczym małowartościowych oszczędności — w obszerne łożysko przedsiębiorczości akcyjnej. Obecny stan rzeczy wywołuje niechęć nie tylko do inwestycyj, ale nawet do wszelkich zwykłych renowacji, które dokonywane są dopiero pod wpływem ostatecznej konieczności. A to wszystko dzieje się w okresie, gdy w społeczeństwie ugruntowało się przekonanie, że odbudowa rynku akcyjnego jest koniecznością, gdy oficjalne wypowiedzenia się przedstawicieli rządu w całej pełni uznają potrzebę regeneracji rynku akcyjnego i wzmożenia lokaty przemysłowej.

Tak więc podwójne opodatkowanie spełnia rolę destrukcyjną w stosunku do przemysłu i do tych wszystkich wielkich dóbr społeczno-gospodarczych, które z rozwojem przemysłu są związane.

Zupełną zaś groteską polityczno-gospodarczą jest fakt, że skarb nie ma korzyści z tego systemu podatkowego. Nie będziemy tu rozwodzili się nad przyczynami tego stanu rzeczy, gdyż są one powszechnie znane. Stwierdzamy więc tylko, że podwójne opodatkowanie winno być natychmiast zniesione, gdyż jest gospodarczo szkodliwe, a skarbowo niewydajne."

Jeszcze o podwójnym opodatkowaniu

W nr 50 z dn. 31. X. br. zamieściła ,,Polityka Gospodarcza" dalsze wywody na temat podwójnego opodatkowania pod powyższym tytułem, autora podpisanego kryptonimem S. B. Autor opisuje mianowicie, jak sprawa podwójnego opodatkowania wygląda w praktyce życiowej. Oto treść artykułu:

,,W niniejszym artykule powracamy do spraw, poruszonych w numerze 47 Polityki Gospodarczej, mianowicie do spraw związanych z polityką podatkowa na terenie spółek kapitałowych (por. artykuł pt. Hamowanie uprzemysłowienia). Trzeba do tych spraw powracać i trzeba bić na alarm, bo bardzo czesto szeroki ogół nie zdaje sobie sprawy, jak ogromny i cieżki łańcuch skutków ciągnie za soba jakieś na pozór nic nie znaczące postanowienie ustawowe, jakaś norma. Artykuł, na który się powołujemy przedstawił wszechstronnie gospodarcze podłoże zagadnienia podwójnego opodatkowania w spółkach akcyjnych i wskazał na reperkusje naszego systemu podatkowego na rynku kapitałowym. W niniejszym artykule natomiast postaramy się uzupełnić tamte konkluzje przez bliższe sprecyzowanie samego zagadnienia podatkowego.

Zasadniczą wadą polskiej ustawy o podatku dochodowym jest jednakowe opodatkowanie dochodów osób prawnych i fizycznych. Opodatkowanie osób prawnych godzi w podstawowe zasady teorii opodatkowania i wywiera ujemny wpływ na rozwój gospodarczy. Niemniej jednak w wielu państwach osoby prawne opłacaja podatek. Co jednak różni polski system od innych, to przyjęcie jednakowych kryteriów i jednakowych stawek przy opodatkowaniu osób prawnych i osób fizycznych, podczas gdy w innych państwach opodatkowanie osób prawnych jest oparte na odrębnych kryteriach i stanowi raczej podatek wyrównawczy. W wyniku tego niesprawiedliwość polskiego systemu polega na dwóch faktach:

1) spółki kapitałowe opłacają podatek według skali progresywnej, tej samej, której podlegaja dochody osób fizycznych.

2) dochód spółek kapitałowych podlega podwójnemu opodatkowaniu — raz jako

dochód spółki, drugi raz jako dochód osoby fizycznej udziałowca wzgl. akcjonariusza w formie wliczenia do ogólnej sumy dochodów, wypłacanych zysków wzgl. dywidendy.

Ad primum. Niesprawiedliwość tkwiąca w progresywnym opodatkowaniu spółek kapitałowych zilustrujemy na przykładzie następującym. Spółka A o kapitale zakładowym 100 tys. zł wykazuje zysk w wysokości 20 tys. zł, co wynosi 20% kapitału zakładowego. Podatek od tego stosunkowo wysokiego zysku wyniesie 2.156 zł. Spółka B o kapitale zakładowym 200 tys. zł wykazuje zysk w wysokości 40 tys. zł, co również wynosi 20% kapitału zakładowego: ale spółka ta zapłaci podatek więcej niż dwa razy wyższy od spółki A, bo 6.216 zł. Wreszcie spółka C o kapitale 1 miln. zł wykazuje zysk w wysokości tylko 100 tys. zł, co wynosi 10% kapitału: od tego zysku musi zapłacić podatek w wysokości 25 tysięcy złotych. Widzimy więc, że w spółce A Skarb partycypuje w zysku w wysokości około 10% tego zysku. W spółce B zabiera już 15% zysku, a w spółce C Skarb staje się faktycznie „głównym akcjonariuszem", bo zabiera już 25% zysku, mimo, że ta właśnie spółka jest o połowę mniej rentowna od obu poprzednich. Jeśli uwzględnimy, że spółka kapitałowa jest fikcją, stworzoną w pewnych celach przez prawo, że spółka jako taka dochodu nie konsumuje, a jest tylko organizacją, której kapitały należą faktycznie do osób fizycznych, to nonsens progresywnego opodatkowania ujawnia się w całej pełni. Jeżeli kapitał spółki A należy do dwuch osób po połowie, to znaczy, że każdy spólnik od swego kapitału 50 tys. zł, otrzymuje dochód w wysokości 10 tys. zł i od tego zysku płaci 1.078 zł podatku. Jeżeli w spółce C kapitał należy do 1.000 akcjonariuszy, którzy mają akcje po 1.000 zł, to znaczy, że każdy akcjonariusz otrzymuje od swego udziału 100 zł dochodu, od którego płaci podatek w wysokości 25 zł. W spółce A akcjonariusz od 100 zł dochodu płaci około 10 zł podatku, w spółce C aż 25 zł, a gdyby ta ostatnia była tak samo rentowna jak Spółka A, to płaciłby 35 zł. Konkluzje narzucają się same przez się: nie warto, nie kalkuluje się partycypować w wielkich, spółkach kapitałowych i nie kalkuluje się wielkim spółkom wypłacanie wysokich zysków.

Ad secundum. Akcjonariusz wzgl. udziałowiec w spółce z ogr. odp. płaci od dochodu uzyskanego w spółce podatek nie tylko w spółce samej, ale również osobiście, gdyż resztę wypłaconego mu zysku musi doliczyć do wszystkich innych swoich dochodów podlegających opodatkowaniu: i tu również obowiązuje progresja. Skutki tego zilustrujemy na przykładzie.

Kapitalista X zaangażowany jest w dwu spółkach akcyjnych i w każdej z nich posiada 50% udziału, powiedzmy po 50 tys. zł. Obie spółki wykazały dochód w wysokości po 10 tys. zł, czyli 10% kapitału zakładowego, od czego zapłacono podatek dochodowy po 742 zł. Dochód kapitalisty X wynosi więc 10 tys. zł — 742 = 9.258 zł. Biorąc teraz najlepszy przypadek tj. że p. X żadnego innego dochodu osobistego poza tą dywidendą nie posiada, zapłaci on sam od tego dochodu podatek w kwocie zł 742, tj. drugie tyle. Łączna suma podatku od dochodu 10 tys. wyniesie więc zł 1.484, czyli blisko 15%, podczas gdy tenże p. X, będąc urzędnikiem i mając o wiele bardziej stały dochód jako uposażenie zapłaci podatku od 10 tys. zł tylko 4,3%. Jeżeli zaś p. X zrezygnuje z działalności przedsiębiorczej i kapitał ulokuje w papierach procentowych, to od dochodu 10 tys. zł zapłaci tylko 742 zł, tj. 7,5%. Cóż z tego wynika? Mógłby ktoś sądzić, że nasz system podatkowy ma nastawienie antykapitalistyczne czy antirentierskie. To nieprawda: przytoczony przykład dowodzi, że nasz fiskalizm nie ma nastawienia antirentierskiego, lecz wybitnie wrogie w stosunku do dochodów uzyskiwanych z przedsiębiorstw, istniejących w formie spółek kapitałowych. Na usprawiedliwienie tej tendencji nie można przytoczyć żadnego argumentu.

W wyniku tej tendencji powstają dwa zjawiska. Po pierwsze główni udziałowcy wzgl. akcjonariusze wolą nie inkasować zysków, lecz zostawiają je w spółce, która tworzy różne ciche rezerwy. Po drugie przedsiębiorcy-spólnicy wyciągają dochody ze spółki pod formą wysokich wynagrodzeń za sprawowanie zarządu, tantiem etc. Skutkiem tej polityki drobni akcjonariusze albo w ogóle nie otrzymują dywidendy, albo otrzymują ją w wysokości niewspółmiernie małej do rzeczywistych zysków spółki. Dalszą konsekwencją tego jest zbyt niski kurs akcji na giełdzie i brak zainteresowania dla tej formy lokaty.

Te uwagi dotyczą spółek już istniejących. Nierównie groźniejszym jednak zjawiskiem jest wpływ naszego ustawodawstwa fiskalnego na powstawanie nowych przedsiębiorstw. Otóż uniemożliwia ono wręcz powstawanie nowych spółek akcyjnych drogą publicznej subskrypcji akcyj, gdyż z jednej strony rynek kapitałowy nie może się interesować w tych warunkach akcjami, a z drugiej przedsiębiorcy chcąc uniknąć podwójnego opodatkowania, zakładają raczej przedsiębiorstwa mniejsze, indywidualne, względnie w formie spółek osobowych. Oznacza to innymi słowami, że nasz system podatkowy utrudnia w wysokim stopniu zrzeszenie się kapitałów w przedsiębiorczości prywatnej.

Powyższe rozważania prowadzą do wniosku, że reforma naszego systemu podatkowego, a w szczególności reforma podatku

dochodowego jest nieodzownym warunkiem industrializacji kraju. W jakim kierunku powinna iść reforma, jakie możliwości techniczne w tym zakresie narzucają się — tych spraw nie będziemy na tym miejscu szczegółowo rozpatrywali, gdyż były one wielokrotnie przez naukę i publicystykę poruszane. Stanowisko doktryny jest w tej sprawie wyjątkowo zgodne. (Por. Sprawozdanie prof. Kemmerera, tom I str. 175, oraz pracę dr Jerzego Lubowickiego pt. Zasady reformy podatkowej). Tu wypada tylko stwierdzić, że całkowite rozwiązanie naszego zagadnienia jest ściśle związane z reformą całego systemu podatkowego. Ponieważ jednak reforma systemu wymaga długiej pracy, należało by rozważyć, czy nie można by przeprowadzić tymczasem „małej reformy" na odcinku nas interesującym. Wypowiadamy się za małą reformą, uważając, że sprawa jest zbyt pilna i ważna, by można było czekać na ukończenie prac nad reformą całego systemu podatkowego. Małej reformy nie pojmujemy jednak jako półśrodka: uważamy, że powinna ona być tymczasowa, ale o tyle radykalna, by zmiana stosunku Państwa do sprawy opodatkowania spółek akcyjnych była wyraźna i dostatecznie odczuwalna."

MOTORYZACJA

Tani samochód i turystyczna droga

Słyszy się bezustannie niemal, całkiem słuszne zresztą narzekania na mimo wszystko bardzo słaby na ogół postęp motoryzacji u nas. Równocześnie zbyt powolny i zupełnie niedostateczny jej rozwój przypisuje się bardzo często drugorzędnym, mniej istotnym i mało decydującym przyczynom. Dlatego właśnie prawdziwie ważne kryją się w cieniu. A przecież najważniejszymi i najsilniej odczuwanymi hamulcami w tym procesie są wciąż jeszcze niewspółmierne do naszej zamożności ceny wozów, a następnie niesłychanie złe drogi, które już co najmniej drożyznę tę podnoszą, a często wręcz uniemożliwiają posługiwanie się samochodem w jako tako rozsądnym stopniu, gdy się go już nabędzie. Jeśli zaś korzysta się z niego, no to znów niszczy się tak rychło na naszych drogach, że staje się już bardzo drogi. Jeździ się takim wozem u nas krótko, tak krótko niestety, że wykładanie na kupno samochodu pewnej większej sumy, przestaje się opłacać. W tych warunkach nabywanie samochodu traci dla wielu ludzi wszelki sens.

Dopóki się tych dwu najbardziej istotnych, a może nawet jedynych poważnych hamulców nie usunie z drogi, dopóty motoryzacja będzie u nas utykała i to mocno i będzie się posuwała naprzód, w iście żółwim tempie, z długotrwałymi postojami co pewien czas. Bardzo trafne uwagi na ten temat zawiera artykuł pod powyższym tytułem, zamieszczony w „Ilustrowanym Kuryerze Codziennym", w nr 320 z dnia 19. XI. br., treści następującej:

„Rok bieżący przyniósł w Polsce widoczne powiększenie się liczby samochodów, zwłaszcza osobowych. Toteż mówi się już wiele o „motoryzacji", choć nie można jeszcze obecnego stanu uważać za motoryzację. Można co najwyżej stwierdzić, że wskutek obniżenia cen samochodów mniej więcej do poziomu rynku światowego, oraz wskutek kilku chwalebnych i celowych poczynań (przede wszystkim w dziedzinie fiskalnej) — rozpoczęto u nas kupować samochody, na nieco większą, niż dotychczas, skalę.

Jedni więc mówią: „motoryzacja ruszyła z martwego punktu" — ale są to optymiści. Inni natomiast widzą w pewnej poprawie tylko zbieg kilku przyczyn, o których wyżej wspomnieliśmy. Ze swej zaś strony chcemy wskazać jeszcze na pewne charakterystyczne cechy tej zmiany. Cechy te winno się wziąć pod uwagę przy zastanawianiu się, czy obecny ruch motoryzacyjny ma szanse rozwoju do skali, jeżeli nie zachodnio-europejskiej, to przynajmniej czechosłowackiej lub tp.

Charakterystyczną cechą ruchu motoryzacyjnego w Polsce jest fakt, że na ogół kupuje się u nas przede wszystkim samochody najtańsze. Jest to zupełnie zgodne ze stanem ekonomicznym kraju. Tak długo nie kupowano u nas samochodów, jak długo cena najmniejszego pojazdu nie zeszła do poziomu, który stał się dostępny dla nieco szerszych warstw społeczeństwa. Kwota 4.500 do 6.000 zł za wóz, to właśnie cena, jaką w Polsce może zapłacić jeszcze pewna ilość ludzi — zwłaszcza przy systemie ratalnym

i zaliczeniu podatku dochodowego na poczet kupna.

Za taką zaś mniej więcej cenę dostarcza nowoczesna technika samochodu istotnie dość wartościowego. Jest on dostatecznie pojemny, silny, szybki, tani w utrzymaniu — jednym słowem zaspokaja potrzeby przeciętnego użytkowcy, który potrzebuje swej maszyny do swych celów zawodowych. Jednakże technika, produkując taki samochód zbudowała go tak, że przeznaczeniem jego jest poruszanie się po dobrych drogach. Tu zaś zaczyna się od razu poważne dla nas zagadnienie. Mamy bowiem złe drogi, które ujemnie wpływają na możność racjonalnej eksploatacji. Z drugiej zaś strony żyjemy w takich warunkach ekonomicznych, że przez dłuższy czas będziemy nabywać w większych ilościach tylko samochody najtańsze. Najtańsze zaś samochody mogą okazać się zbyt... drogie. Jeżeli bowiem na zachodzie kupuje się wóz przeciętnie na pięć lat, to u nas samochód ten już po trzech latach będzie nie do użycia, względnie — co dla właściciela wozu jest równie ważne — nie do sprzedania.

Wszystko to jest do pewnego stopnia błędnym kołem. Społeczeństwo będzie kupować przede wszystkim samochody najtańsze, gdyż tylko znikoma jego cząstka będzie sobie mogła pozwolić na wozy droższe. Samochody tanie nie będą tak wytrzymałe i sprawne na drogach jakie mamy, jak tego od swych wozów społeczeństwo chce oczekiwać. Tu też tkwi hamulec, przeszkadzający w rozwinięciu się silniejszej akcji motoryzacyjnej. Jasną też jest rzeczą, że zagadnienie motoryzacji jest zagadnieniem dróg, jak to już wielokrotnie podkreślaliśmy.

Klasycznym przykładem jest sytuacja motocyklizmu w Polsce. Podczas gdy w Polsce ilość samochodów szła do góry, a później gwałtownie malała, by dopiero w ostatnim roku wykazać ponowną poprawę — to liczba motocykli, po osiągnięciu pewnego poziomu, ustabilizowała się na poziomie ok. 8.000 sztuk. Mimo ,,rozpoczęcia motoryzacji" — liczba ta nie okazuje tendencji do poważniejszego wzrostu. Dlaczego? Czym to tłumaczyć?

Otóż motocykl w jeszcze silniejszej mierze, niż tani samochód, jest zależny od stanu drogi. Używanie bowiem motocykla dla celów zawodowych, a więc do stałego jeżdżenia — zależne jest od stanu dróg, po jakich się jeździ, w znacznie silniejszym stopniu, niż używanie samochodu. Motocykl na wybitnie złych drogach staje się bardzo mało przydatnym instrumentem do stałego używania. Dlatego też ilość motocykli w Polsce osiągnęła poziom zaspokajający potrzeby sportowców i fanatyków motocyklizmu i nie wzrasta. Jednakże w razie radykalniejszej poprawy stanu dróg, ilość motocykli podniosłaby się gwałtownie dla tego prostego powodu, że motocykl (jako tańszy od samochodu) ma większe widoki powodzenia w naszym ubogim społeczeństwie.

Dlatego też uzasadnione są poniekąd obawy, że pęd kupowania najtańszych samochodów (na jakich dziś opiera się motoryzacja) dojdzie szybko do stabilizacji. Stanie się to w momencie, gdy szersze warstwy kupujące pojazd nie dla sportu i przyjemności, ale dla codziennego użytku przekonają się, że eksploatacja takiego wozu w naszych warunkach drogowych... nie jest zbyt ekonomiczna.

Oczywiście, jeszcze jest i będzie dużo miejsca na małe i tanie samochody przede wszystkim w okolicach posiadających jakie takie drogi. Dla nasycenia tych okolic (Śląsk, Pomorze, Poznańskie, Warszawa) potrzeba będzie jeszcze wielu lat produkcji. Natomiast o postępie motoryzacji w okolicach, gdzie drogi są złe (głównie województwa południowe) — nie ma po prostu mowy w obecnym stanie rzeczy. Tanie, małe samochody nigdy nie wytrzymają tutejszych złych dróg w stanie gospodarczej eksploatacji.

Motoryzacja zatem ograniczać się będzie przede wszystkim do okolic o korzystnych warunkach drogowych. Nie będzie też ona ,,powszechną" tak długo, jak długo stan naszych dróg, a przynajmniej zasadniczych szlaków komunikacyjnych nie ulegnie wydatniejszej poprawie. Wydaje się też, że musimy przede wszystkim wziąć na warsztat szlaki o znaczeniu gospodarczo-turystycznym. Samochód bowiem w Polsce jeszcze bardzo długo będzie w pierwszej linii pewnego rodzaju przyjemnością, a w drugiej dopiero — instrumentem codziennej potrzeby zawodowej. Turystyczne zatem wykorzystanie samochodu będzie zawsze przedmiotem szczególniejszego zainteresowania jego właściciela.

Jeżeli dziś słyszymy (szczególnie na terenie województw południowych, gdzie są najkorzystniejsze warunki turystyczne i najgorsze warunki drogowe) utyskiwania w rodzaju: ,,Kupiłbym sobie samochód, gdybym mógł nim dojechać do Zakopanego czy Krynicy" — to utyskiwania te są niewątpliwie dowodem istnienia jeszcze jednego prohibicyjnego hamulca nałożonego na motoryzację. Nie znaczy to, że samochód jest tu przedmiotem luksusowym. Jest on dla naszego biednego społeczeństwa czymś tak kosztownym — nawet w najskromniejszym wydaniu — czymś ciągle jeszcze tak mało używanym, że wykorzystanie samochodu dla celów ,,przyjemnościowych" — zawsze jest dziś brane pod uwagę przy kupnie samochodu. A jedyną bodaj

największą przyjemnością jaką można mieć z samochodu, jest przede wszystkim turystyka samochodowa.

Nie będzie zatem u nas motoryzacji (z konieczności opartej na najtańszych samochodach) — jak długo nie będzie dróg umożliwiających racjonalną eksploatację pojazdów. Że zaś turystyka samochodowa jest dziś jedną z najsilniejszych zachęt przy kupnie pojazdu mechanicznego, przeto nie będzie motoryzacji powszechnej tak długo, jak długo nie będziemy mieli dróg, o większych możliwościach turystycznych."

Niewesołe perspektywy motoryzacyjne na rok 1938

W warszawskim „Kurierze Porannym" z dn. 26. XI. br. pojawił się artykuł p. T. Grabowskiego pod powyższym tytułem. W artykule tym poniekąd rozważa autor szanse rozwoju automobilizmu u nas w kraju, w roku przyszłym, w oparciu o montownię Lilpopa. Jak wiadomo, układ montowniany polega na tym, że do montowania wozów mają być używane w pewnym określonym stosunku procentowym części składowe wyrabiane w kraju. Wedle tego co p. T. Grabowski pisze — udział polskiej wytwórczości w montowaniu wozów w roku 1937 nie odpowiadał przewidzianym normom. Również nie przypuszcza autor, ażeby udział ten, przewidziany na rok 1938, mógł być w pełni zrealizowany. Treść zawarta w tytule odnosi się właściwie, wedle tego jak się domyślamy, do kwestii udziału polskiej wytwórczości w montowaniu wozów i ewentualnych następstw na wypadek niemożności sprostania z tej strony wymaganiom montownianym.

Porusza także p. T. Grabowski sprawę dalszego stosowania ulg podatkowych do nabywców wszelkiego rodzaju pojazdów mechanicznych. Jest to sprawa, naszym zdaniem, bardzo ważna ze względu na stopień zamożności naszego ogółu. Wszyscy to przyznają, że samochody są u nas droższe niż za granicą. A więc ulgi podatkowe stają się w naszych warunkach koniecznością. Ulgi te mamy od dwu lat, ale ich konstrukcja jest nieodpowiednia. Zwracaliśmy już przy paru okazjach uwagę na fakt, że sfery mniej zamożne, z mniejszymi dochodami, mają ulgi nieznaczne. Prawdziwe ulgi zaczynają się dopiero przy większych dochodach, wynoszących parę tysięcy złotych miesięcznie. Osoby z tego rodzaju większymi dochodami kupują wozy, wskutek ulg, o 20 i więcej procent taniej, podczas gdy osoby mniej zamożne, z mniejszymi dochodami — płacą drożej, mimo, że kupno samochodu sprawia im bez porównania większą trudność i wymaga od nich znacznie większego wysiłku finansowego. Błąd leży w tym, że podatek dochodowy oparty jest na zasadzie progresji, tzn., że ten kto zarabia więcej, płaci wyższą stawkę procentową. Logicznie więc, w ulgach należało by stosować zasadę degresji.

Najlepszą rzeczą było by rzeczywiście wprowadzenie ulg o typie subwencyj, ulgi jednolitej dla wszystkich, tzn., że każdy, kto kupuje samochód, mógłby potrącić sobie z podatku dochodowego pewną procentową część ceny kupna. Wątpliwości zaczynają się tutaj z tą chwilą, gdy podatek byłby w ogóle mniejszy niż ta procentowa część ceny kupna. Oczywiście, teoretycznie takie wypadki nie są wykluczone, praktycznie jednak mogło by się to zdarzać tylko bardzo rzadko. Trzeba więc postawić sprawę w ten sposób, że ulga o typie subwencji nie może przewyższać wysokości podatku dochodowego należnego od danej osoby, bo inaczej Skarb Państwa musiałby jeszcze dopłacać, chociaż prawdę powiedziawszy i tego rodzaju rozwiązanie w okresie przejściowym nie byłoby pozbawione słuszności. To jedno jest jednakowoż pewne, że ulgi podatkowe powinny być absolutnie utrzymane na czas dalszy i to stanowczo nie w formie obecnej, lecz powinny ulec radykalnej modyfikacji, przede wszystkim, na korzyść osób z mniejszym dochodem.

Z treści artykułu p. T. Grabowskiego dowiadujemy się, że podobno myśli się o ulgach 15% od ceny zakupionego wozu. Jest to stanowczo za mało. Powinno się przyznać co najmniej 20%. Albowiem dopiero taka większa ulga zachęci z pewnością wiele osób do kupna samochodu, a przede wszystkim, wielu osobom dopiero umożliwi to kupno. Również jest wielka racja, ażeby z głębszych ulg mogli korzystać nabywcy samochodów ciężarowych. Ale te ulgi jeszcze nie wystarczą. Trzeba je pogłębić i na przeciąg dwu lat, od daty kupna samochodu, przyznać nabywcom prawo potrącania z dochodu podlegającego opodatkowaniu — kosztów eksploatacji wozu, choćby w kwocie zryczałtowanej przynajmniej na 200 zł miesięcznie. Dotychczas z dobrodziejstwa tego korzystają dochody niefundowane. Należało by więc to samo prawo przyznać i dochodom fundowanym. Rzecz

jasna, że w naszych warunkach ulgi tego rodzaju to jeszcze nie wszystko, pozostaje jeszcze kwestia ratalnej sprzedaży na dłuższe terminy, kwestia garaży itp. Lecz w każdym razie jedno z drugim się wiąże.

Sprawę motoryzacji należy poprzeć od razu całą siłą, w sposób zdecydowany, a nie chwiejny. Wtedy dopiero będziemy mieli jakiś skutek. Trzeba się liczyć z naszą rzeczywistością i z warunkami panującymi u nas. Jest to sprawa, którą powinny się zająć organizacje automobilowe i domagać się od Rządu zastosowania w jak najszerszym zakresie środków i udogodnień, które mogą przyczynić się skutecznie do jak najrychlejszego rozwiązania tego problemu.

W sprawie tej pisze p. T. Grabowski następująco:

„Niewielu było optymistów, spośród ludzi pozwalających sobie na proroctwa w stosunku do rynku samochodowego, którzy przewidywali tak intensywną sprzedaż, jaką mieliśmy w roku bieżącym. Rynek wyjałowiony długimi latami demotoryzacji chłonął pokaźne, jak dla naszej sytuacji gospodarczej, ilości pojazdów motorowych, pobudzając do coraz to intensywniejszej pracy działy pokrewne, jak warsztaty naprawcze, stacje obsługi, zakłady wulkanizacyjne itp.

Rozpędzona w br. sprzedaż nie tylko że nie doznała przerwy w miesiącach letnich, przerwy bardzo typowej w handlu samochodami, lecz nawet wzmogła (lipiec) swe natężenie. Poprzyjmy to twierdzenie faktami: sprzedaż nowych pojazdów motorowych w roku 1937 wyniosiła: w styczniu — 271, w lutym — 296, w marcu — 582, w kwietniu — 904, w maju — 1.068, w czerwcu — 1.155, w lipcu — 1.291, w sierpniu — 907, we wrześniu — 1.024, w październiku — 833.

W ciągu 10 miesięcy br. sprzedano 8.563 jednostki nowych pojazdów motorowych. Rekordowym miesiącem sprzedaży nie był — jak zazwyczaj — czerwiec, lecz lipiec. Zapewne trudności w dostarczaniu niektórych typów samochodów były przyczyną tego faktu. Wrzesień był także bardzo silny, jak na nasze warunki i polski klimat. Dopiero sprzedaż październikowa (833 poj. mech.) dała przedsmak martwego sezonu.

Jak będzie z ulgami w r. 1938?

W związku ze zbliżaniem się okresu wygaśnięcia ważności dekretu, przewidującego ulgi podatkowe dla nabywców pojazdów mechanicznych (moc dekretu wygasa 31 grudnia 1937 roku), organizacje przemysłowe wystąpiły do czynników miarodajnych z wnioskiem o przedłużenie czasu trwania tego dekretu o dalsze 2 lata, tj. do dnia 31 grudnia 1939 roku.

O ważności wspomnianego dekretu mówiło i pisało się bardzo wiele, jego skuteczność potwierdzają najlepiej dotychczasowe wyniki realne — poważny wzrost taboru samochodowego i motocyklowego.

Według naszych informacyj istnieją poważne szanse na przedłużenie ulg podatkowych dla nabywców pojazdów motorowych, jednakże sposób wymiaru ulegnie zasadniczej modyfikacji. Przede wszystkim zapewne wprowadzona będzie zasada (duże trudności powstaną przy znalezieniu sposobu technicznego dla jej zrealizowania w praktyce), aby większe ulgi otrzymał ten nabywca pojazdu mechanicznego, który wykona dla zakupu pojazdu większy wysiłek finansowy w stosunku do swych możliwości i dochodów od nabywcy, choćby nawet droższego pojazdu, ale zakupionego ze znacznie wyższych dochodów.

Zasada ta wydaje się słuszna — na pogłębienie ulg podatkowych dla nabywców małych, tanich samochodów i motocykli czeka liczna rzesza wyższych urzędników, wojskowych i średnio zamożnego mieszczaństwa, które nie mają możności wydatkowania pewnych sum na uzyskanie komunikacji szybszej i wygodniejszej, jednakże na razie wydatki niezbędne dla jej zdobycia przenoszą chęci, a często i możliwości tych sfer.

Drugą zasadą, którą nowe ulgi winny — w moim zrozumieniu — specjalnie uwzględnić — to potrzeba głębszych ulg dla nabywców samochodów ciężarowych, których sprzedaż w roku 1937 nie szła tak szybko, jakby sobie tego życzyć należało. 1.250 nowych samochodów ciężarowych, sprzedanych w ciągu 10 miesięcy br., — to rzeczywiście liczba bardzo skromna. Transport motorowy ma ponadto ciągle zbyt groźnego konkurenta w postaci taniego, nieobciążonego żadnymi niemal ciężarami transportu konnego — bez specjalnych ulg wyrównujących niczym dzisiaj nieusprawiedliwioną pomoc, jaką kraj daje trasportowi konnemu (w postaci zwolnienia od wszelkich obciążeń), nie należy się spodziewać wzrostu tempa motoryzacji transportu, tak bardzo pożądanego z punktu widzenia obrony kraju i rozwoju gospodarczego.

W Min. Skarbu istnieje m. in. koncepcja wprowadzenia pewnego rodzaju subwencji ze strony państwa (oczywiście subwencji odtrącanej z kwoty podatku...), subwencji jednolitej dla wszystkich nabywców bez względu na wysokość opłacanego przez nabywcę podatku, uzależnionej procentowo od ceny zakupionego samochodu (mówi się o 15%).

*

Nie wiadomo, czy ta koncepcja się utrzyma, choć byłaby chyba najprostsza

i najlogiczniejsza, gdyż można i trzeba założyć, że tańszy pojazd kupuje gorzej sytuowany.

Faktem jest, że znalezienie właściwej formuły nie jest łatwe.

Ze strony samych nabywców samochodów, względnie kandydatów na nabywców podnoszą się liczne głosy, żądające jasnej wykładni ulg podatkowych, które w obecnym swoim stanie przedstawiały prawdziwy labirynt, jakiego nie sposób było przebrnąć bez pomocy specjalistów, nierzadko pobierających za ,,wykładnię" osobne wynagrodzenie."

Wspominaliśmy już wyżej o obowiązku używania do montowania wozów częściowo polskiej wytwórczości. Otóż w tej kwestii pisze p. T. Grabowski:

,,Jeszcze jedna sprawa budzi niepokój — zakłady Opla nie krępują się bynajmniej i ogłaszają urzędowe sprostowania w prasie niemieckiej, które wyjaśniają, że podawane przez dzienniki wiadomości, jakoby wiele części Olympii montowanej w Warszawie pochodziło z warsztatów polskich, są najzupełniej fałszywe, gdyż Olympie montowane w Warszawie składane są całkowicie z części wykonanych w Niemczech i tak będzie w przyszłości.

Nie jest to wiadomość miła.

Podobnie ,,niedobre wiatry" przywiozły niepomyślne wiadomości z Ameryki — dyrektorzy General Motors Corp. zupełnie niedwuznacznie informują prasę amerykańską, angielską i niemiecką, że zasadniczo koncern G. M. C. interesuje produkcja powyżej 30.000 jednostek rocznie. Poniżej tej sumy General Motors Corp. interesuje się tylko sprzedażą, zwłaszcza, że zasadniczo niemile widzi fabrykację swych wozów poza St. Zjedn.

Wygląda z tych oświadczeń, że dopiero po osiągnięciu sprzedaży 30.000 jednostek rocznie potężny kolos przemysłowy amerykański ,,zacznie myśleć" o ewentualnym przejściu na produkcję.

No, no..."

Nie ukrywajmy prawdy o naszej motoryzacji

W ,,Codziennej Gazecie Handlowej", nr 273 z dn. 28/29. XI. br. pojawił się artykuł p. St. Misiakowskiego pod powyższym charakterystycznym tytułem. Ze względu na ciekawą treść, artykuł ten powtarzamy w całości:

,,Dyskusja na zasadnicze tematy motoryzacyjne jakoś przycichła. Mniej się teraz czyta artykułów, wskazujących na nasze zacofanie pod względem motoryzacji i na konieczność podjęcia energicznej akcji. Problemy motoryzacyjne rzadziej już są poruszane i to zarówno w prasie codziennej, jak i w czasopismach fachowych.

Czyżby w opinii publicznej zaczęło utrwalać się przekonanie, że z naszą sprawą motoryzacyjną nie jest już tak źle, aby stale bić na alarm, gdyż liczba pojazdów mechanicznych, kursujących po kraju, systematycznie wzrasta, tak że lada miesiąc dojdziemy już do stanu z roku 1930, tj. do okresu najlepszej naszej koniunktury gospodarczej. Więc postęp w tej dziedzinie jest nie tylko widoczny, ale i duży...

A że taki pogląd zaczyna przeważać właśnie w sferach oficjalnych, więc nic dziwnego, że i szersza opinia publiczna zwolna tej sugestii ulega. Tymczasem, stwierdzamy to najkategoryczniej, nie ma nic bardziej fałszywego, ba nawet wręcz szkodliwego nad mniemanie, że z naszą motoryzacją jest już dobrze. Kto taki pogląd usiłuje szerzyć, ten wielką krzywdę wyrządza naszej motoryzacji, gdyż przez niezdawanie sobie racji z faktycznego stanu rzeczy i ze szkód, jakie ten stan za sobą pociąga, zarówno dla życia gospodarczego, jak i stanu obronnego Państwa, utrudnia wywalczenie tej stale po macoszemu traktowanej sprawie właściwego miejsca w Państwie i społeczeństwie.

Bo cóż mówią fakty i cyfry?

Według statystyki oficjalnej w dniu 1 listopada br. było zarejestrowanych na terenie całego Państwa ogółem 44.722 pojazdów mechanicznych, przy czym w cyfrze tej mieszczą się już wszelkiego rodzaju pojazdy motorowe, tak prywatne, jak i rządowe (tylko bez wojskowych) oraz różnego rodzaju traktory, sikawki mechaniczne, polewaczki, zamiataczki ulic itp. Ale nawet tak powiększona cyfra ilości zarejestrowanych pojazdów mechanicznych, nie jest w stanie przykryć naszego niesłychanego ubóstwa motoryzacyjnego. Bo fakt pozostaje faktem, że w Polsce jeden pojazd mechaniczny przypada na bez mała 800 mieszkańców, a jeden samochód osobowy aż na 1.700 mieszkańców. Pod względem więc ilości pojazdów motorowych w stosunku do zaludnienia kraju, osiągamy jedyny w swoim rodzaju rekord wśród większych krajów europejskich i to rekord od szeregu już lat. Ale rekord ten chyba nam zaszczytu przynieść nie może!

W wyżej podanej cyfrze kursujących po kraju pojazdów, posiadamy samochodów tylko 32.900 jednostek, w czym samochodów osobowych 19.690, samochodów ciężarowych 6.684, taksówek 4.758 i autobusów (wliczając w to również autobusy państwowe i miejskie) — 1.768. Poza tym kursuje jeszcze po kraju 1.602 motocykli. Jest rzeczą chyba bezsporną, że te ilości posiadanych przez nas pojazdów mechanicznych

są tak znikome, iż stoją w jaskrawej dysproporcji do naszych potrzeb i wymagań.

Ale może ktoś zrobić uwagę, że wprawdzie nasz tabor motorowy jest bardzo skromny, tym niemniej stale i systematycznie się powiększa, czego dowodem jest fakt, że co miesiąc przybywa pokaźna liczba nowych pojazdów. Kroczymy więc choć powoli, ale wyraźnie naprzód.

Za pozwoleniem! Istotnie kroczymy naprzód, co sami niejednokrotnie na tym miejscu stwierdzaliśmy, informując naszych czytelników o dotychczasowym wzroście motoryzacji. Ale czyż można być zadowolonym z takiej poprawy, która wyraża się w tym, że motoryzacja w Polsce posuwa się zaledwie krokiem piechura, gdy wszędzie na całym świecie kroczy ona w zawrotnym tempie samochodu wyścigowego. Tak jest! Nie da się zaprzeczyć, że posuwamy się i że na naszym froncie motoryzacyjnym nastąpiło wyraźne odprężenie.

Ale cóż z tego, bo gdy my posuniemy się o jeden krok, w tym samym czasie inni przebywają etap milowy. Według bowiem oficjalnej statystyki znajdowało się w Polsce na dzień 1 stycznia 1937 r. 37.468 zarejestrowanych pojazdów mechanicznych, czyli w ciągu pierwszych 10 miesięcy br. przybyło ogółem 7.254 pojazdów motorowych. A ponieważ w ciągu listopada i grudnia, które są miesiącami wybitnie martwymi w branży samochodowej, spodziewać się należy raczej ubytku wskutek wycofywania starych i zniszczonych wozów, więc już dziś można przyjąć, że cały tegoroczny wynik naszej akcji motoryzacyjnej wyrazi się cyfrą zaledwie 7.200 pojazdów mechanicznych. Natomiast w Niemczech przybędzie w ciągu br., jak można sądzić z dotychczasowych danych, około pół miliona pojazdów mechanicznych, tak, iż na koniec roku bieżącego nasz najbliższy sąsiad zachodni posiadać będzie przeszło 3 miliony pojazdów motorowych. Z zestawienia tego wynika, że Niemcy, którzy posiadają tylko 2 razy więcej ludności niż Polska, mają aż 70 razy więcej pojazdów motorowych niż my. Co więcej, dysproporcja, jaka istnieje pod względem motoryzacji między tymi dwoma sąsiednimi krajami coraz bardziej się powiększa, bo gdy w Niemczech przybywa miesięcznie przeciętnie przeszło 41 tys. nowych pojazdów mechanicznych w Polsce — zaledwie 600 sztuk. Również rośnie też dysproporcja między Polską a innymi krajami, aczkolwiek może nie tak silnie, jak w zestawieniu z Niemcami.

A przecież nasze zaniedbanie motoryzacyjne wskutek wadliwej polityki fiskalnej władz państwowych, które obkładały właścicieli pojazdów motorowych niewspółmiernymi ciężarami i tamowały ruch samochodowy przeróżnego rodzaju przepisami biurokratycznymi, jest olbrzymie! Znaleźliśmy się wskutek tego na samym dnie motoryzacyjnym i kraj został prawie zupełnie ogołocony z pojazdów mechanicznych. I dopiero od połowy 1936 r. wskutek zmiany nastawienia władz państwowych, a zwłaszcza skarbowych, co znalazło wyraz w przyznaniu szeregu ulg podatkowych i ułatwień administracyjnych, zaczynamy powoli dźwigać się z upadku. Ale ponieważ rynek nasz został niemal zupełnie wydrenowany z nowych pojazdów motorowych, tak, iż w kraju wytworzył się istny głód samochodów, więc należało by sądzić, że właśnie u nas będziemy obserwowali silny wzrost motoryzacji, aby odrobić zaniedbania lat ubiegłych. Tymczasem, jak to wynika z cyfr wyżej przytoczonych, posuwamy się na froncie motoryzacyjnym w tak żółwim tempie, że coraz bardziej pozostajemy w tyle, w porównaniu z innymi państwami europejskimi.

Nie należy też jeszcze zapominać i o tym, że nasza sytuacja jest tutaj tym gorsza, że posiadamy tabor motorowy bardzo zniszczony i przestarzały. Aby nie dopuścić do dalszego starzenia się naszego parku motorowego, potrzeba nam rocznie, jak obliczają fachowcy, co najmniej 5 tys. nowych wozów na renowację istniejącego stanu posiadania. W roku bieżącym, w którym, jak podaliśmy wyżej, przybyło 7.254 jednostek motorowych, część nowych wozów poszła na renowacje, co jest objawem niewątpliwie pomyślnym. Ale, niestety, proces renowacyj, wskutek zbyt słabego tempa wzrostu motoryzacji, też odbywa się bardzo powoli.

Obiektywizm każe stwierdzić, że rząd wydał już szereg ustaw, rozporządzeń, zarządzeń i okólników, celem poparcia motoryzacji w kraju. Zapoczątkował tę akcję motoryzacyjną słynny okólnik z dnia 2 kwietnia 1936 r., wydany przez niezmordowanego propagatora idei motoryzacji, ówczesnego wice ministra skarbu Ferdynanda Świtalskiego, który okólnikiem tym nareszcie położył kres praktyce urzędów skarbowych, ściągających nadmierne podatki od obywateli na tej tylko podstawie, że posiadają samochód. Okólnik ten zmienił zasadniczo dotychczasowy stosunek fiskusa do posiadaczy pojazdów mechanicznych i zamiast nakładania na nich dodatkowych opłat skarbowych, umożliwił im przyznawanie ulg i ułatwień. Dalszym ważnym etapem tej akcji motoryzacyjnej rządu był dekret Prezydenta R. P. z dnia 7 maja 1936 r. o ulgach podatkowych dla nowonabywców pojazdów mechanicznych, następnie rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 2 lipca 1936 r. o ulgach w spłacie zaległych podatków na rzecz państwowego funduszu drogowego oraz dekret Prezydenta R. P. z dnia 31 lipca tegoż roku o zmianie podatków od olejów mineralnych, który to dekret umożliwił obniże-

nie ceny sprzedażnej benzyny z dniem 1 sierpnia ub. r. z 68 gr. na 58 groszy za litr na stacji pomp. Za tym przyszły dalsze rozporządzenia i okólniki, ułatwiające używanie wozów motorowych. Ale były to już posunięcia mniej istotne i mniej zasadnicze.

Tym niemniej, w rezultacie przyczyniły się one do wytworzenia bardziej przyjaznej atmosfery i społeczeństwo zaczęło znowu zwracać się ku motoryzacji, mniej się już obawiając przykrych konsekwencyj, jakie uprzednio pociągało za sobą nabywanie i posiadanie samochodu.

Ta akcja promotoryzacyjna rządu była i jest w dalszym ciągu prowadzona w roku bieżącym. Ukazał się dalszy szereg zarządzeń, ułatwiających ruch motoryzacyjny, ale to wszystko, widocznie, nie wystarczyło, skoro w ciągu całego roku przybyło nam zaledwie 7.254 pojazdów mechanicznych.

Jest rzeczą bezsporną, że hamulce, powstrzymujące dotąd ruch motoryzacyjny, straciły ostatnio na swej ostrości. Przerzedziły się też wybitnie zasieki biurokratyczne, tamujące nabywanie, rejestrowanie i używanie pojazdów mechanicznych. Jednym słowem — dotychczasowe przeszkody, tkwiące na drodze rozwoju motoryzacji w Polsce, w znacznym stopniu zmalały. Ale tym niemniej jest tych przeszkód i trudności jeszcze tak dużo, że motoryzacja u nas może posuwać się tylko w żółwim tempie. Zwłaszcza, że są to przeszkody zasadnicze.

Postaramy się je omówić następnym razem."

ZAGRANICA

Sytuacja rynkowa za granicą

(Service d'Informations Pétrolières, Londyn). W ciągu sierpnia br. nie nastąpiły na amerykańskich rynkach naftowych żadne poważniejsze zmiany. Mimo bardzo dużego zapotrzebowania, cena benzyny nie podniosła się w tym czasie, jak się tego spodziewano, a jedynie uległa stabilizacji. Również nie zmieniły się ceny olejów ciężkich, chociaż sprzedawano ich mniej. Notowania amerykańskie z dnia 4 sierpnia br. przedstawiały się następująco (w centach amerykańskich za galon):

	Wewnętrzne	Eksportowe
Benzyna U. S. Motor	—	6,125
„ „ „ „ do 62 oct.	5,00 —5,25	—
„ „ „ „ 60—62 oct. Bé 400	—	6,125
„ „ „ „ 63—67 oct.	5,375—5,75	—
„ „ „ „ 61—63 oct. Bé 390	—	6,25
„ „ „ „ 68—70 oct.	6,00 —6,125	—
„ „ „ „ 64—66 oct. Bé 375	—	6,375
„ naturalna	4,00	—
„ lotnicza 73 oct.	—	10,375
Nafta 41—43 Water White	4,00 —4,25	—
„ 41—43 Prime White	—	4,875
„ 44 Water White	—	5,125
Olej gazowy 32—36 Nr 2	3,50 —3,625	—
„ „ 26—30	—	4,00 —4,125
„ „ 30°	—	4,125—4,25
Olej palny 18—22[1])	0,825—0,90	—
„ „ „C" [1])	—	0,95

Jakkolwiek we wrześniu rozpoczyna się sezon jesienny, to jednak w roku bieżącym miesiąc ten nie sprowadził prawie żadnych widocznych zmian w sytuacji rynkowej amerykańskiego przemysłu naftowego. Dopiero pod koniec tego miesiąca osłabła sprzedaż benzyny, zaczęła się natomiast ożywiać sprzedaż nafty świetlnej i olejów palnych.

Lecz już z początkiem października br. zmiany w sytuacji rynkowej wystąpiły na zewnątrz z większą wyrazistością. Zwiększył się popyt na produkty cięższe, zmalało natomiast zapotrzebowanie na benzynę i wskutek tego cena jej obniżyła się. Mimo, że przemysł naftowy ograniczył wydobycie surowca i wytwórczość rafineryjną, to jednak i w ten sposób nie zdołano zapobiec tej obniżce. Ceny nafty i olejów palnych utrzymały się na poziomie niezmienionym. W drugiej połowie tego miesiąca sytuacja rynkowa kształtowała się już pod wpływem zapotrzebowania na oleje ciężkie. Chociaż ogólna sytuacja gospodarcza Stanów Zjednoczonych uległa pewnemu pogorszeniu,

[1]) Olej palny w dol. za baryłkę.

to jednak zapotrzebowanie na produkty naftowe na ogół nie zmniejszyło się i na razie przynajmniej możliwości rozwojowe przemysłu naftowego wcale nie przedstawiały się gorzej. Wprawdzie zapotrzebowanie na benzynę spadło równocześnie ze zmianą sytuacji gospodarczej Stanów, lecz był to raczej przypadek, gdyż stało się to absolutnie nie pod wpływem tej właśnie zmiany, a tylko z przyczyn czysto sezonowych. Minął mianowicie sezon letni, a rozpoczął się sezon jesienno-zimowy.

W pierwszych dniach listopada br. sytuacja na amerykańskich rynkach naftowych poprawiła się nawet w stosunku do okresu październikowego, pomimo, że nastąpił dalszy spadek zapotrzebowania benzynowego. Lecz już w czasie niedługim nastąpiło znaczniejsze pogorszenie i ceny produktów końcowych spadły do poziomu niższego niż w roku ubiegłym, chociaż zapotrzebowanie rynkowe było w tym czasie w porównaniu z rokiem poprzednim wyższe i koszty zarówno wydobycia surowcowego jak i przetwórczości naftowej wzrosły. Pomimo, że rozwój stosunków gospodarczych w Stanach budzi zrozumiały niepokój o najbliższą przyszłość poszczególnych gałęzi życia gospodarczego kraju, to jednak podobny pesymizm w stosunku do przemysłu naftowego byłby nieuzasadniony a przynajmniej przedwczesny.

W okresie pomiędzy 15 a 20 listopada br. depresja rynkowa trwała nadal, lecz na ogół nie pogłębiła się, gdyż sytuacja została w czas opanowana. Gdzieniegdzie tylko ceny zdradzały słabą skłonność do zniżki. Stan zapasów i poziom produkcji przedstawiał się niezbyt zadowalająco. Dalsze jednak pogorszenie się sytuacji rynkowej uważać należy za mało prawdopodobne.

Ponowna zniżka ceny benzyny musiałaby już odbić się na cenie ropy, a także naraziłaby firmy przetwórcze, nie posiadające własnego wydobycia surowcowego, na poważne straty.

W tygodniu od 13 — 20 listopada br. na pierwsze miejsce na rynkach Mid Continent'u wysuwały się operacje olejami palnymi. Toteż ceny ich były mocne. W cenach benzyny nie zaszła w tym czasie zmiana, pogorszenie nastąpiło jedynie w odniesieniu do benzyny naturalnej. Nie interesowano się również olejem palnym, używanym do celów przemysłowych.

Na rynkach Gulf'u nie zanotowano w tym tygodniu żadnych większych zmian, z wyjątkiem zniżki ceny benzyny „U. S. Motor 64 — 66". Co do nafty i oleju gazowego panowała nadal tendencja mocna. Na rynku smarowym w Nowym Jorku zaobserwowano dalszą zniżkę cen.

Podajemy niżej notowania amerykańskie, zarówno dla orientacji jak i porównania z rokiem zeszłym (w centach amerykańskich za galon):

	Wewnętrzne		Eksportowe	
	22. XI. 1937	23. XI. 1936	22. XI. 1937	23. XI. 1936
Benzyna U. S. Motor	—	—	5,50	5,125
„ „ „ „ do 62 oct.	4,125—4,375	4,75	—	—
„ „ „ „ 60—62 oct. Bé 400	—	—	5,50	5,25
„ „ „ „ 63—67 oct.	4,50 —4,75	5,25—5,375	—	—
„ „ „ „ 61—63 oct. Bé 390	—	—	5,625	5,375
„ „ „ „ 68—70 oct.	4,875—5,125	5,75	—	—
„ „ „ „ 64—66 oct. Bé 375	—	—	5,625	5,625
„ naturalna	3,75	4,75	—	—
„ lotnicza 73 oct.	—	—	10,00	9,625
Nafta 41—43 Water White	4,00 —4,25	3,50—3,625	—	—
„ 41—43 Prime White	—	—	5,125—5,25	3,875
„ 44 Water White	—	—	5,625	4,25
Olej gazowy 32—36 Nr 2	3,625—3,875	3,25—3,50	—	—
„ „ 26—30	—	—	4,375—4,50	3,375—3,50
„ „ 30°	—	—	4,50 —4,625	3,50 —3,75
Olej palny 18—22[1])	0,825—0,90	0,75—0,775	—	—
„ „ „C" [1])	—	—	0,85	0,95

Przeciętne wydobycie Stanów Zjednoczonych wynosiło w okresie od 1. VIII. do 20. XI. — 3,548.054 baryłek, podczas gdy w poprzednim 16-tygodniowym okresie (10. IV. — 31. VIII. br.) — 3,531.114 baryłek. Dzienne dostawy do rafineryj wynosiły w tym czasie przeciętnie 3,402.544 baryłek, w czasie zaś poprzedzającym ten okres, również obejmującym 16 tygodni — 3,042.187 baryłek. W dotyczących 16 tygodniach ogólne zapasy benzyny spadły o 3,211.000 baryłek i wynosiły z końcem tego okresu — 67,661.000 baryłek. Rafineryjne zapasy benzyny zmniejszyły się o 1,562.000 baryłek i wynosiły — 38,044.000 baryłek.

Gdy idzie o rumuński przemysł naftowy, to sytuacja rynkowa tego przemysłu uległa pod koniec sierpnia br. pewnej poprawie, lecz ceny rynkowe równocześnie nie zwiększyły się. Jednakowoż we wrześniu br. sytuacja ta ulegała bezustannie mniejszym lub większym wahaniom. W tym miesiącu dawała się już odczuć przewaga handlowa cięższych produktów nad lżejszymi. Zupełnie pomyślnie kształtowała się przez cały wrzesień sprzedaż nafty świetlnej, a z końcem drugiej dekady — i olejów ciężkich. W ostatnich dniach września br. sytuacja rynkowa rumuńskiego przemysłu naftowego doznała osłabienia wskutek braku zapotrzebowania, wywołanego zerwaniem umów z krajami, do których odbywała się dostawa. Zewnętrznym objawem tego osłabienia była

---

[1]) Olej palny w dol. za baryłkę.

zniżka cen. Dopiero pod koniec pierwszej połowy października nastąpiła pewna poprawa w handlu produktowym. Zapotrzebowanie na benzynę wzrosło, wskutek czego wzmocniła się również jej cena. W innych produktach nie zanotowano w październiku br. żadnych większych zmian.

Co się tyczy benzyny, to w ciągu pierwszych 20 dni listopadowych, panowała wciąż w odniesieniu do niej na rumuńskich rynkach naftowych tendencja słaba. Lepiej natomiast przedstawiał się zbyt oleju gazowego i palnego, co znalazło wyraz w ponownej zwyżce ich cen. Najprawdopodobniej nie bez wpływu na rumuński przemysł naftowy pozostanie fakt odrzucenia przez Turcję rumuńskich propozycyj w kwestii zawarcia nowego traktatu handlowego.

Dla dokładniejszej orientacji przytaczamy niżej ceny rumuńskie. W okresie, począwszy od 25. VIII. do 24. XI. br. — ceny te kształtowały się następująco w sh. złotych fob Konstanca:

25. VIII. — Benzyna lekka 64/— sh, benzyna ciężka 58/— sh, nafta 45/— sh, olej gazowy 45/— sh — za tonę.

1. IX. — Benyna lekka 63/5 sh, benzyna ciężka 57/3 sh, nafta 45/8 sh, olej gazowy 44/— sh —- za tonę.

8. IX. — Benzyna lekka 62/3 sh, benzyna ciężka 56/3 sh, nafta 45/9 sh, olej gazowy 42/6 sh — za tonę.

15. IX. — Benzyna lekka 62/— sh, benzyna ciężka 56/— sh, nafta 45/6 sh, olej gazowy 42/6 sh — za tonę.

22. IX. — Benzyna lekka 61/2 sh, benzyna ciężka 56/4 sh, nafta 45/9 sh, olej gazowy 42/6 sh — za tonę.

29. IX. — Benzyna lekka 59/— sh, benzyna ciężka 55/ — sh, nafta 45/6 sh, olej gazowy 41/— sh — za tonę.

6. X. — Benzyna lekka 58/— sh, benzyna ciężka 54/6 sh, nafta 45/9 sh, olej gazowy 39/— sh — za tonę.

13. X. — Benzyna lekka 58/— sh, benzyna ciężka 55/— sh, nafta 46/6 sh, olej gazowy 40/— sh — za tonę.

20. X. — Benzyna lekka 58/3 sh, benzyna ciężka 55/— sh, nafta 47/— sh, olej gazowy 40/— sh — za tonę.

27. X. — Benzyna lekka 60/— sh, benzyna ciężka 55/6 sh, nafta 47/— sh, olej gazowy 40/— sh — za tonę.

3. XI. — Benzyna lekka 60/6 sh, benzyna ciężka 55/6 sh, nafta 47/— sh, olej gazowy 40/— sh — za tonę.

10. XI. — Benzyna lekka 60/— sh, benzyna ciężka 55/— sh, nafta 47/— sh, olej gazowy 40/— sh — za tonę.

17. XI. — Benzyna lekka 58/6 sh, benzyna ciężka 54/6 sh, nafta 47/— sh, olej gazowy 39/9 sh — za tonę.

24. XI. — Benzyna lekka 58/— sh, benzyna ciężka 54/— sh, nafta 47/— sh, olej gazowy 40/— sh — za tonę.

Rekordowy wzrost amerykańskiego eksportu naftowego

(Service d'Informations Pétrolières, Londyn). Silny wzrost światowego zapotrzebowania na przetwory naftowe w ogólności, znacznie zwiększone zapotrzebowanie japońskie w związku z toczącą się obecnie wojną na Dalekim Wschodzie, następnie gromadzenie zapasów naftowych przez niektóre państwa na cele wojenne — z jednej strony, z drugiej znów równoczesne zmniejszenie się eksportu sowieckiego i rumuńskiego, wpłynęło zdecydowanie na silny wzrost amerykańskiego eksportu naftowego. Wywóz płynnych produktów naftowych ze Stanów Zjednoczonych wyniósł w ciągu pierwszych 8 miesięcy br. — 109,282.000 baryłek, podczas gdy w tym samym okresie czasu w roku 1936 — 82,987.000 baryłek. Oznacza to wzrost 37%-wy. Tegoroczny zatem poziom eksportu amerykańskiego był już, jak się okazuje, bliski roku 1929. Jednakowoż eksport benzyny był jeszcze dużo niższy w porównaniu z rokiem 1929, podczas gdy z drugiej strony wywóz olejów ciężkich przewyższył poziom z okresu najlepszej koniunktury. Jak widać z poniższego zestawienia, zwiększył się wywóz wszystkich produktów, nie wyłączając ropy surowej.

Eksport naftowy Stanów Zjednoczonych

w 1.000 baryłek

	Styczeń — sierpień 1937	1936	Wzrost w %
Ropa	42.231	32.640	29,4
Benzyna	23.982	18.158	32,1
Nafta	6.073	4.167	45,7
Olej gazowy i olej palny dyst.	19.674	13.311	47,8
Smary	7.446	5.636	32,1
Olej palny (z pozostałości)	9.876	9.075	8,7

Lecz w roku bieżącym Stany Zjednoczone nie tylko podniosły znacznie swój wywóz naftowy, ale również odzyskały, zdawało by się utracone na zawsze — rynki zbytu. Straty eksportowe, poniesione poprzednio przez amerykański przemysł naftowy, należy przypisać, w większości wypadków, panującemu w ostatnich latach kryzysowi gospodarczemu. Z chwilą, gdy sytuacja gospodarcza poprawiła się, spożycie naftowe znacznie wzrosło i Stany Zjednoczone znalazły się w obliczu konieczności pokrycia zwiększonego zapotrzebowania naftowego. Trzeba dodać, że równocześnie tak Rosja Sowiecka, jak i Rumunia starały się odzyskać swoje dawniejsze rynki zbytu.

Konflikt wojenny na dalekim Wschodzie wpływa niewątpliwie na wzrost zapotrzebowania naftowego obu stron wojujących. Jednakowoż wpływu tego nie należy absolutnie przeceniać, gdyż nie jest on do tego stopnia znaczny, aby mógł decydować o rozmiarach amerykańskiego eksportu naftowego. Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że bez względu na to, czy doszło by do zatargu zbrojnego czy też nie, oba te państwa, tak

czy inaczej, sprowadzałyby znacznie więcej produktów naftowych niż w roku 1936. Wywóz naftowy do Japonii wzrósł z 10,073.631 baryłek w pierwszym półroczu 1936 r., na 13,410.779 baryłek w tym samym okresie br. Do Chin natomiast zwiększył się z 549.996 na 976.955 baryłek.

Nie należy również przeceniać zanadto dostaw eksportowych, przeznaczonych na zapasy na cele militarne, albowiem i te nie są tak duże, ażeby mogły w znaczniejszym stopniu wpływać na wzrost eksportu naftowego z krajów, wytwarzających tego rodzaju produkty.

Stany Zjednoczone wykorzystały również w pewnym stopniu sytuację wytworzoną przez strajk w wenezuelskim przemyśle naftowym, który zatrzymał wywóz produktów naftowych z Zachodnich Indyj Holenderskich. Trwało to jednak bardzo krótko i obecnie (z końcem października br.) wenezuelski przemysł naftowy pracuje już normalnie, a eksport holenderski powrócił już do swego poprzedniego stanu.

Nafta na Bliskim Wschodzie

(Service d'Informations Pétrolières, Londyn). Lord Cadman of Silverdale, prezes Anglo-Iranian Oil Company, Ltd., przedstawił przy sposobności ostatniego paryskiego Kongresu Naftowego, odbytego w lecie w czerwcu br., obraz rozwoju przemysłu naftowego na Bliskim Wschodzie. Oto treść jego wywodów w streszczeniu:

Zastanawiając się nad zagadnieniem naftowym na Bliskim Wschodzie, należy przede wszystkim zwrócić uwagę na Iran (Persję). Towarzystwo Anglo-Iranian Oil Company, rozpoczęło eksploatację swoich tamtejszych terenów w roku 1912, doprowadzając wydobycie surowcowe, które w roku 1928 wynosiło 5 miln. ton, do wysokości 8 miln. ton w roku 1936.

W chwili obecnej wydobycie naftowe pochodzi z terenów w Masjid-i-Sulaiman oraz z Haft Kel, skąd wydobytą ropę naftową przetłacza się rurociągiem do rafinerii znajdującej się w Abadan. Rafineria ta wyposażona jest w najnowocześniejsze urządzenia techniczne i wytwarza wszystkie niemal produkty końcowe.

Eksploatacja i wytwórczość naftowa odbywa się w Iranie przy pomocy wszelkich nowoczesnych urządzeń technicznych, z zastosowaniem najnowszych zdobyczy z dziedziny geologii, fizyki, chemii i najnowszych udoskonaleń.

Stworzenie w tym kraju przemysłu naftowego sprowadziło zupełny przewrót w tamtejszych stosunkach pod każdym względem. Życie cywilizacyjne i gospodarcze kraju oraz jego ludności podniosło się znacznie. Powstały całe arterie komunikacyjne, nowe ludzkie osiedla, drogi itp. Ludność miejscowa, składająca się z pasterzy i rolników, przekształciła się szybko w przemysłową. Założono wiele szkół różnego typu, dając tym sposobem młodemu pokoleniu możność zdobycia nowoczesnego wykształcenia. Towarzystwo przeprowadziło wyszkolenie i przygotowanie do pracy w przemyśle naftowym licznej rzeszy pracowników, otrzymując pod tym względem doskonałe rezultaty.

Problem środków napędowych natrafiał w tym kraju na wielkie trudności. Z powodu braku węgla kamiennego nie mogło być mowy o jego zastosowaniu, uciekano się zatem do drzewa i innych zastępczych materiałów. Dopiero odkrycie złóż ropnych i ich eksploatacja na wielką skalę zmieniła kompletnie sytuację, pociągając za sobą stworzenie wielu nowych gałęzi przemysłu.

Zapotrzebowanie Wschodu na produkty naftowe wzrasta równolegle do rozwoju tamtejszego przemysłu naftowego. Rozwijający się ruch samochodowy wymaga coraz większych ilości benzyny, olejów dieslowych i opałowych, a również smarowych. Te same produkty używane są w fabrykach i przy nawodnieniach. W powstających coraz to liczniej wsiach zużywa się coraz więcej nafty świetlnej. Bogactwa tego kraju są jednakowoż tak wielkie, że na długie lata nie tylko wystarczą na pokrycie zapotrzebowania wewnętrznego, ale również i na eksport. Odkrycie tamtejszych złóż roponajnych służy jednocześnie trzem celom, a mianowicie wpływa na rozwój życia przemysłowego i gospodarczego na Bliskim Wschodzie, poprawia jego sytuację finansową i pozwala przemysłom w krajach nie posiadających bogactw mineralnych — na zaopatrywanie się w potrzebny surowiec.

Drugim z rzędu krajem Bliskiego Wschodu, produkującym ropę naftową, jest Irak. W latach 1934 i 1935 Towarzystwo Iraq Petroleum Company wybudowało podwójny rurociąg długości 1.150 mil, biegnący z miejscowości Kirkuk w Iraku do wybrzeża Morza Śródziemnego.

Iraq Petroleum Company jest towarzystwem międzynarodowym, w skład którego wchodzą cztery wielkie grupy światowe. Obecnie wydobycie naftowe z terenów w Kirkuk dostosowane jest do zdolności przetłoczeniowej rurociągu i interesów poszczególnych grup wchodzących w skład towarzystwa ,,Iraq", i wynosi około 4 miln. ton rocznie. Jeśli jednak zajdzie tego potrzeba i gdy zapotrzebowanie rynkowe wzrośnie, to produkcja ta może być każdej chwili zwiększona.

Na specjalną wzmiankę zasługują warunki koncesyjne Towarzystwa ,,Iraq", a zwłaszcza jeden z nich. Koncesja zawierała warunek wystawienia na publiczną licytację wielu pól naftowych. Bez wątpienia, powstałaby w ten sposób bardzo silna konkurencja terenowa i przyspieszona ich eksploatacja. To zaś groziło by przedwczesnym zmarnowaniem tamtejszych rezerw podziemnych. Na szczęście jednak rząd Iraku uznał szkodliwość tego warunku i zgodził się na rewizję zawartych umów. Obecnie więc Iraq Petroleum Company nie jest już narażone na tego rodzaju konkurencję.

Towarzystwo ,,Iraq" przejęło koncesje British Oil Development Co. Ltd., Mosul Oilfields Ltd. Objęte tereny położone są na zachód od terenów już znajdujących się w posiadaniu Iraq Petroleum Company. Te same towarzystwa są właścicielami udziałów w Petroleum Concessions Ltd. i w Petroleum Development Ltd. i tą drogą weszły

w posiadanie koncesji na eksploatację terenów w Syrii, Palestynie, oraz we Wschodniej i Zachodniej Arabii.

Pola naftowe na wyspie Bahrein eksploatuje, na podstawie koncesji z roku 1925, firma Bahrein Petroleum Company. Dzisiejsza produkcja tych terenów wynosi przeszło 600.000 ton ropy rocznie. W trakcie budowy znajdują się tam obecnie zakłady rafineryjne. W innych częściach Bliskiego Wschodu wiercenia naftowe znajdują się dopiero w stadium początkowym. Ukończono już wiercenie jednego otworu w Kuwait, który jednakowoż okazał się nieproduktywny. Inne wiercenia prowadzone są nadal.

Bardziej na południe, w Królestwie sąsiadującym z Saudi Arabii, w miejscowości Damman na stokach Hasa natrafiono na ropę.

Na razie nie da się jeszcze powiedzieć nic pewnego o rezultatach wierceń prowadzonych na Bliskim Wschodzie. Włożone w niektóre z nich kapitały mogą oczywiście przepaść, w innych wypadkach znów mogą się należycie oprocentować. W każdym razie obecnie jeszcze nie wiadomo, czy wzrost produkcji naftowej na Bliskim Wschodzie potrwa jeszcze kilkanaście, czy też kilkadziesiąt lat.

Duże znaczenie na przyszłość ma w tym wypadku fakt, że eksploatacją tych pól naftowych zajmują się bardzo poważne firmy, reprezentujące różne kraje i ich kapitały.

WIADOMOŚCI PRAWNE

Postępowanie podatkowe. Kolegium zwiększone Najwyższego Trybunału Administracyjnego powzięło w dniu 31. V. 1937 r. L. Rej. 3753/36 następującą uchwałę, przyjmując ją jako zasadę prawną, wpisaną do księgi zasad prawnych.

„Udzielenie płatnikowi na jego pisemną prośbę odpisu postanowienia Ministerstwa Skarbu o przywróceniu terminu odwoławczego w przedmiocie wymiaru podatku dochodowego, wystosowanego do władzy administracyjnej II instancji (Izby Skarbowej), jest prawidłowym zawiadomieniem strony, wykluczającym cofnięcie tego postanowienia poza wypadkami w prawie przewidzianymi".

Z powyższego wynika, że decyzja Ministerstwa, której odpis został doręczony płatnikowi — nie może ulec zmianie, pogarszającej sytuację płatnika. (G. S. I. Nr 66 — 20. IX. 1937).

Zastosowanie stopy średniej zyskowności a opinia Izby Przem.-Handl. Najwyższy Trybunał Administracyjny w wyroku z dnia 25. VI. 1937 r. L. Rej. 2820/36 wyraził zapatrywanie, że zarzut odwołania, iż zastosowana przez władzę skarbową przy wymiarze podatku dochodowego stopa średniej zyskowności nie odpowiada rzeczywistości, poparty przedłożoną opinią Izby Przem.-Handl., wymaga rozprawienia się w orzeczeniu władzy odwoławczej. Ordynacja podatkowa (Dz. U. R. P. z 1936 r. Nr 14, poz. 134) bowiem w art. 116 nakłada na władzę odwoławczą obowiązek podania w niekorzystnym orzeczeniu (tj. nie uwzględniającym całkowicie lub częściowo odwołania) do wiadomości płatnika faktycznych i prawnych motywów orzeczenia jako odpowiedzi na konkretne zarzuty odwołania. (G. S. I. Nr 80 — 17. XI. 1937).

Wartość świadczeń w naturze przy podatku od uposażeń. Władza skarbowa wymierzyła przedsiębiorstwu dodatkowo podatek dochodowy z Działu II ustawy o podatku dochodowym (od uposażeń) wychodząc z założenia, że przy potrąceniu podatku przedsiębiorstwo za nisko oceniło wartość świadczeń w naturze na rzecz pracowników, a w szczególności wartość użytkową mieszkań, wartość oświetlenia itd.

Najwyższy Trybunał Administracyjny w wyroku z dnia 25. XI. 1936 r. L. Rej. 8177/34 wywiódł i uzasadnił, że w razie podniesienia przez pracownika w odwołaniu zarzutu, iż wartość świadczeń w naturze została przez władzę wymiarową przyjęta niezgodnie z cenami rynkowymi, powinna władza ustalić należycie wartość tych świadczeń, biorąc pod uwagę szczególnie stosunki gospodarcze podatnika i stosownie do wyniku tych ustaleń rozprawić się z zarzutem odwołania. (G. S. I. Nr 80 — 17. XI. 1937).

Odpowiedzialność dzierżawcy przedsiębiorstwa za zaległości podatkowe właściciela. Sąd Najwyższy w wyroku Izby Cywilnej z dnia 10. VI. 1937 r. C. II. 243/37 stanął na stanowisku, iż dzierżawca przedsiębiorstwa przemysłowego nie odpowiada za zaległości podatkowe właściciela przedsiębiorstwa. Uzasadniając ten wyrok, Sąd Najwyższy wyszedł z założenia, że skoro przepisy Ordynacji Podatkowej (Dz. U. R. P. z 1936 r. Nr 14, poz. 134) nakładają w art. 135 odpowiedzialność za podatek przemysłowy na majątek ruchomy, który należy do przedsiębiorstwa, przeto zobowiązanym jest tylko przedsiębiorca - egzekut, któremu wymierzono podatek przemysłowy. Odpowiedzialność za podatek ciąży więc na majątku należącym do egzekuta i nie może dotykać rzeczy cudzych, na których przedsiębiorcy - egzekutowi nie służą żadne prawa i które nie należą do przedsiębiorstwa egzekuta. Obojętną więc jest rzeczą, że należące do dzierżawcy przedmioty, znajdują się w dzierżawionym przedsiębiorstwie przemysłowym. (G. S. I. Nr 80 — 17. XI. 1937).

Rozmiary korzyści wierzyciela. Teza wyroku Sądu Najwyższego z dnia 25. X. 1935 r. Nr C III 735/34:

Rozporządzenia ministerialne (rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 29. VI. 1924 r. o lichwie pieniężnej (Dz. U. poz. 574) i rozporządzenie Ministra Skarbu i Sprawiedliwości z dn. 1. VIII. 1924 r. o lichwie pieniężnej (Dz. U. poz. 674) z późniejszymi zmianami) ograniczają nie stopę procentową, którą stosować wolno w stosunkach kredytowych, lecz rozmiary korzyści, jakie najwyżej w stosunkach takich przypaść mogą wierzycielowi; stopa procentowa przedstawia tylko jeden z różnych sposobów określenia granicy dopuszczalnych korzyści.

(Zbiór Orzeczeń Sądu Najwyższego r. 1937, zeszyt IV, poz. 126). (G. S. I. nr 55 — 12. VIII. 1937).

Rozpoczęcie prowadzenia przedsiębiorstwa. Teza z wyroku Sądu Najwyższego z dn. 2. XI. 1937 r. Nr 3 K 1378/36:

„Rozpoczęciem prowadzenia przedsiębiorstwa jest moment jego uruchomienia, za czym nie chwila przypadkowa zawarcia pierwszej efektywnej transakcji handlowej, lecz moment gotowości przedsiębiorstwa do ich zawierania, jako moment uruchomienia przedsiębiorstwa jest uważany za chwilę jego otwarcia (art. 7 prawa przemysłowego)". (G. S. I. nr 55 — 12. VIII. 1937).

Wygaśnięcie prawa bruttowca do udziału w produkcji minerałów żywicznych. (Orzeczenie Izby Cywilnej Sadu Najwyższego z dn. 30 sierpnia 1937 r. Nr C II. 153/37).

Zasada prawna. Prawo bruttowca do udziału w produkcji minerałów żywicznych gaśnie przez upływ czasu, na który prawo do wydobywania tychże minerałów było nadane.

Z uzasadnienia. Kontrakt naftowy z daty Krosno 11 stycznia 1920 zgasł przez upływ czasu, na jaki go zawarto i wskutek nieskorzystania przez spółkę „J." z zastrzeżonej na jej rzecz możności przedłużenia tego kontraktu na dalszych lat 15 oraz z prawa zatrzymania szybu aż do zupełnego jego wyczerpania.

Tym samym zgasły też uprawnienia bruttowe, jakie przysługiwały pozwanym, a opierały się na kontrakcie naftowym z daty Krosno dnia 11 stycznia 1920 r., a to w myśl §§ 1411 i 1449 ust. cyw. i art. XXXIX przep. wprow. k. z.

Okoliczność, że według umów ustępstwa z dn. 24 sierpnia 1931 i dn. 2 grudnia 1931 F. P. odstąpił F. F., ta zaś Ch. Sch. ¼% udział brutto na czas aż do wyczerpania produkcji bez jakichkolwiek innych zastrzeżeń, jest bez znaczenia wobec zasady, wyrażonej w § 442 ust. cyw., iż nikt nie może więcej praw przenieść na drugiego aniżeli sam posiada.

O tym zaś, na jaki czas i pod jakimi warunkami ten udział brutto przysługiwał F. P., pozwany Ch. Sch. mógł się poinformować należycie z księgi naftowej, a jeżeli tego nie uczynił, to w myśl § 443 ust. cyw. ponieść musi skutki tego zaniedbania („Przemysł Naftowy" Nr 20 z dn. 25 X. br.).

Księgowanie faktur. Najwyższy Trybunał Administracyjny wydał w wyroku z dn. 13. III. 1935 r. L. Rej. 11488/32 orzeczenie, że:

„Księgowanie zakupów towaru nie z chwilą otrzymania faktur, lecz w miarę dokonywania wypłat za nabyty towar, uzasadnia uznanie ksiąg handlowych za wadliwe i całkowite pominięcie ich, jako środka dowodowego".

W związku z powyższym wyrokiem N. T. A. Izba Przemysłowo-Handlowa w Warszawie zwróciła się w swoim czasie do Ministerstwa Skarbu o wyjaśnienie, w jakim zakresie postanowienia powyższego wyroku będą stosowane przez władze skarbowe. Izba przytoczyła szereg okoliczności uniemożliwiających księgowanie przez przedsiębiorstwa faktur natychmiast po ich otrzymaniu.

W odpowiedzi na powyższe wystąpienie Izby Przemysłowo-Handlowej, Ministerstwo Skarbu w piśmie z dn. 18. XI. 1937 r. Nr D. V. 10666/1/37, wyraziło pogląd, że omawiany wyrok N. T. A. dotyczy w pierwszym rzędzie nie kwestii terminu księgowania faktur, lecz kwestii księgowania zakupów towarów dopiero w miarę dokonywania wpłat za nabyty towar, które to okoliczności bezwzględnie, zdaniem Ministerstwa, muszą dyskwalifikować prowadzone księgi.

O ile chodzi natomiast o kwestię, w jakim terminie należy księgować faktury, to Ministerstwo stoi na stanowisku, że otrzymana faktura powinna być zaksięgowana natychmiast po jej nadejściu i to bez względu na okoliczność, czy towar już nadszedł.

Eewentualny zwrot towaru, jako transakcja zupełnie odrębna od transakcji zakupu towaru, powinna być w prawidłowo prowadzonych księgach również uwidoczniona. (G. S. I. Nr 82 — 23. XI. 1937).

Obowiązek ubezpieczenia. Na tle przepisów art. 2 i 3 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o ubezpieczeniu pracowników umysłowych (Dz. U. R. P. z 1927 r. Nr 106, poz. 911), normujących sprawę zakresu osób objętych obowiązkiem ubezpieczenia, Najwyższy Trybunał Administracyjny w wyroku z dnia 31. III. 1937 r. L. Rej. 505/35, wypowiedział następujące opinie prawne:

„1. Istnienie pełnomocnictwa nie wyłącza samo przez się możliwości istnienia równocześnie stosunku, opartego na umowie o pracę."

Powyższe stwierdzenie oznacza, iż zdaniem N. T. A. między dwiema stronami może równocześnie istnieć kilka stosunków prawnych, z których jedne uzasadniają a drugie nie uzasadniają powstania obowiązku ubezpieczenia.

„2. Istnienie zatrudnienia w rozumieniu art. 2 pkt. 1 rozporządzenia nie jest uzależnione od stałego pełnienia pracy: wystarcza, gdy dana osoba zawarła umowę o pracę i w wykonaniu tej umowy jest gotowa do pełnienia usług."

W myśl tej opinii dorywcze, nie stałe speł-

nianie pewnych czynności — nie wyklucza istnienia stosunku pracy.

„3. Wyszczególnienie w art. 3 pkt. 1 rozporządzenia szeregu rodzajów zatrudnień, jako należących do czynności administracyjnych i nadzorczych, ma charakter przykładowy."

Według opinii N. T. A. fakt, że pewien rodzaj zatrudnienia, nie został wymieniony w powołanym wyżej przepisie, o ile tylko zatrudnienie to może być uznane za czynność administracyjną lub nadzorczą — nie uzasadnia odmówienia pracownikowi, pozostającemu w tym zatrudnieniu, praw pracownika umysłowego. (G. S. I. Nr 72 — 16. X. 1937).

Umowy o pracę indywidualne a zbiorowe. Art. 8 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o umowie o pracę pracowników umysłowych (Dz. U. R. P. Nr 35 poz. 323), normując ogólne prawa i obowiązki stron postanawia, że:

„O ile nie umówiono się wyraźnie o rodzaj i zakres obowiązków lub o wynagrodzenie, należy w tym względzie stosować zawartą dla danego obszaru umowę zbiorową, lub też zwyczaj miejscowy, przyjęty w danej gałęzi pracy".

W związku ze stosowaniem tego przepisu, powstało zagadnienie, czy i o ile umowa indywidualna sprzeczna z postanowieniami umowy zbiorowej wiąże strony. Zagadnienie to było przedmiotem rozstrzygnięcia Sądu Najwyższego Izby Cywilnej, który w orzeczeniu z dn. 22. VI. 1937 r. L. C. II. 330/37 wypowiedział następującą opinię:

„Zawarcie umowy służbowej indywidualnej, sprzecznej nawet z umową zbiorową, nie sprzeciwia się przepisom art. 8 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16. III. 1928 r. o umowie o pracę pracowników umysłowych i wiąże strony z tym, że nieważne są tylko te jej postanowienia, które regulują stosunek pracy mniej korzystnie dla pracownika, aniżeli to czyni przytoczone rozporządzenie". (G. S. I. Nr 82 — 23. XI. 1937).

Istota nadużycia zaufania pracodawcy. Na tle przepisów art. 32 lit. a) rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o umowie o pracę pracowników umysłowych (Dz. U. R. P. Nr. 35, poz. 323 z 1928 r.) Sąd Najwyższy Izba Cywilna w orzeczeniu z dnia 24. VI. 1937 r. L. C. II. 333/37 wypowiedział następującą opinię:

„Istota nadużycia zaufania pracodawcy przez pracownika, które uprawnia pracodawcę do niezwłocznego rozwiązania umowy o pracę z winy pracownika, polegać może nie tylko na złym zamiarze, ale również na niedbalstwie lub lekkomyślności pracownika". (G. S. I. Nr 82 — 23. XI. 1937).

Rozwiązanie umowy przed upływem jej terminu. „Rozwiązanie umowy, zawartej na czas z góry oznaczony, aczkolwiek jest dopuszczalne bez winy pracownika przed upływem terminu, to jednak nie może pozbawić pracownika prawa do otrzymania wynagrodzenia do czasu upływu terminu, na który umowa była zawarta" (z orzeczenia Sądu Najwyższego Izby Cywilnej z dnia 17. III. 1937 r. L. C. I. 1519/36). (G. S. I. Nr. 78 — 6. XI. 1937).

WIADOMOŚCI BIEŻĄCE

Odznaczenia w dniu Święta Niepodległości. Dnia 11 listopada br., jako w dniu Święta Niepodległości, liczne osoby w kraju odznaczone zostały za zasługi położone na różnych odcinkach życia publicznego. Z przemysłu naftowego odznaczone zostały następujące osoby:

Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski za zasługi na polu pracy zawodowej:

Inż. Józef Gajl, główny dyrektor koncernu „Małopolska", we Lwowie,

Inż. August Kolb, dyrektor kopalń nafty w Wańkowej,

Mieczysław Longchamps de Berier, przemysłowiec naftowy w Wulce, województwo lwowskie.

Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski za zasługi na polu pracy społecznej:

Błp. Dr Adolf Segal, przemysłowiec naftowy, zamieszkały w Wiedniu.

Złotym Krzyżem Zasługi za zasługi na polu pracy zawodowej w przemyśle:

Inż. Zygmunt Zbigniew Biluchowski, dyrektor „Polminu" w Drohobyczu,

Ludwik Dankmayer, w Harklowej,

Inż. Józef Dawidowicz, właściciel fabryki narzędzi wiertniczych w Borysławiu,

Inż. Stefan Dażwański, naczelny dyrektor „Polminu", we Lwowie,

Inż. Marian Kozłowski, „Polmin" w Drohobyczu,

Inż. Stanisław Libelt, przemysłowiec naftowy, w Brzozowie,

Dr Zygmunt Łahociński, „Polmin", w Drohobyczu,

Włodzimierz Łodziński, dyrektor kopalń w Nadwórnej,

Dr Stanisław Schaetzel, dyrektor Krajowego Towarzystwa Naftowego, we Lwowie,

Leopold Szerauc, dyrektor kopalń „Polminu", w Drohobyczu.

Złotym Krzyżem Zasługi za zasługi w zakresie pomocy i opieki nad bezrobotnymi:

Tadeusz Długosz, w Siarach, powiat gorlicki,

Stanisław Hennig, dyrektor kopalń firmy „Standard-Nobel", w Borysławiu (po raz drugi),

Inż. Wacław Junosza Piotrowski, w Drohobyczu.

Spośród osób, wprawdzie nie związanych bezpośrednio z przemysłem naftowym, lecz tych, z którymi przemysł ten pozostaje w styczności, odznaczenie otrzymali:

Krzyż Oficerski Orderu Odrodzenia Polski:

Dr Ryszard Dittrich, dyrektor Departamentu Ogólnego Ministerstwa Przemysłu i Handlu,

Dr Marcin Szarski, prezes Izby Przemysłowo-Handlowej we Lwowie.

Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski:

Inż. Józef Kasztelewicz, naczelnik Wydziału Przemysłowego Urzędu Wojewódzkiego we Lwowie,

Inż. Jan Matkowski, naczelnik Okręgowego Urzędu Górniczego w Drohobyczu.

Inż. Stanisław Zwoliński, okręgowy inspektor pracy we Lwowie.

Złoty Krzyż Zasługi:

Dr Stanisław Ottman, prezes Kolegium Górniczego, w Warszawie,

Dr Stanisław Stesłowicz, b. minister, radca Izby Przemysłowo-Handlowej we Lwowie.

Egzaminy kandydatów na kierowników ruchu kopalń nafty. W dniach 12 i 13 listopada br. odbyły się we Lwowie, w Wyższym Urzędzie Górniczym, przed specjalną Komisją egzaminacyjną — egzaminy kandydatów na kierowników kopalń nafty. W pierwszym dniu przewodniczył Prezes Wyższego Urzędu Górniczego p. inż. Juliusz Mokry, w drugim — p. Prof. inż. Julian Fabiański. Do egzaminu zgłosiło się ogółem 13 osób, z tej liczby zasiadło tylko 10 osób.

Z dopuszczonych do egzaminu na zasadzie § 42 krajowej ustawy naftowej — egzamin złożyło 7 osób, z tego 4 osoby, a mianowicie pp: Marian Lankau, Mikołaj Litoszenko, Zygmunt Mokry i Franciszek Teodor Zborowski, na kierowników ruchu kopalń nafty, zaś 3, a mianowicie pp: Wacław Edward Chłopik, Władysław Jan Fitzke i Psachie Hauptman, a kierowników ruchu pompowego kopalń nafty.

Nie złożyły egzaminu 3 osoby, dopuszczone na zasadzie § 40 lit. b. krajowej ustawy naftowej.

Osoby, które dopuszczono do egzaminu na zasadzie § 42 i które egzamin złożyły, zostaną uprawnione do sprawowania kierownictwa ruchu kopalń nafty dopiero po uznaniu ich za uzdolnionych przez ministra przemysłu i handlu.

Normy świadczeń na Pomoc Zimową ze strony przemysłu naftowego.

Świadczenia przemysłu:

1) Wszystkie przedsiębiorstwa naftowe opodatkują się na cele „Pomocy Zimowej" w wysokości 1½ (słownie jeden i pół) promille od obrotu, wykazanego do opodatkowania w r. 1936. Wyliczone w ten sposób kwoty wpłacać będą przedsiębiorstwa w pięciu równych ratach miesięcznych, począwszy od miesiąca grudnia br.

Jako zasadę ustala się, po porozumieniu z odnośnymi Władzami, że składki obliczone z tego tytułu wpłacane będą do Komitetów wojewódzkich w wysokości 25% każdorazowej raty; reszta, tj. 75% każdorazowej raty wpłacana będzie do Komitetów lokalnych, tzn. w tych miejscowościach, względnie powiatach, w których znajdują się zakłady przemysłowe danego przedsiębiorstwa (a więc odwrotnie jak w roku ubiegłym).

2) Oddziały handlowe przedsiębiorstw naftowych opłacą jednorazowo składkę w wysokości zł 50.— od każdego Oddziału, do Komitetów lokalnych, względnie powiatowych.

3) Pompy benzynowe opłacą jednorazowo składkę: w Warszawie i w Łodzi po, zł 40.— w innych miejscowościach po zł 25.—

U w a g a: Osoby, opłacające świadczenia z tytułu posiadanego świadectwa przemysłowego lub osiągniętego obrotu wzgl. dochodu, są zwolnione od świadczeń z tytułu posiadanego lokalu. Również zwolnione będą od świadczeń lokalowych lokale służbowe, zawodowe, handlowe i przemysłowe.

Świadczenia pracowników.

Skala świadczeń z tytułu płac od miesięcznego dochodu netto, na przeciąg 5-ciu miesięcy wynosi:

do	160	zł			0.20 zł	mies.
od	160	„	do	300 zł	¼%	„
„	301	„	„	600 „	½%	„
„	601	„	„	800 „	1%	„
„	801	„	„	1.200 „	1½%	„
„	1.201	„	„	2.500 „	2%	„
„	2.501	wzwyż			4%	„

U w a g a: Pracownicy opłacający świadczenia wedle powyższej skali wolni są od świadczeń z tytułu zajmowanych lokali mieszkalnych.

Uważa się za rzecz wskazaną, aby ze względu na potrzeby poszczególnych okręgów i zagłębi, opłaty i składki od pracowników przemysłu naftowego wnoszone były do Komitetów lokalnych.

Sprawa nowelizacji prawa naftowego w Izbach Przemysłowo-Handlowych. Dnia 6 listopada br. odbyło się posiedzenie sekcji przemysłowej Izby Przemysłowo-Handlowej w Krakowie, poświęcone wyłącznie rządowemu projektowi nowelizującemu dotychczasowe prawo naftowe, z udziałem naczelnika Wydziału Nafty M. P. i H. p. inż. H. Friedberga oraz przedstawicieli przemysłu naftowego i lwowskiej Izby Przemysłowo-Handlowej. Po przedyskutowaniu całej sprawy wprowadzono do projektu rządowego kilka poprawek.

Dnia 9 listopada br. obradowała w tej sprawie komisja górniczo-naftowa lwowskiej Izby Przemysłowo-Handlowej pod przewodnictwem posła dra J. Kozickiego. Komisja ta uchwaliła z nieznaczną zmianą te same poprawki co Izba Przemysłowo-Handlowa w Krakowie.

WIADOMOŚCI STATYSTYCZNE I GOSPODARCZE

Sytuacja rynkowa w sierpniu i we wrześniu 1937 r.

W ciągu pierwszych 3 kwartałów spożycie krajowe produktów naftowych wzrosło zarówno w porównaniu z łatami kryzysowymi, jak również w stosunku do przełomowego roku 1931. Jedynie tylko spożycie benzyny i nafty świetlnej nie doszło jeszcze do poziomu z roku 1931, podczas gdy wszystkie pozostałe produkty naftowe poziom ten przekroczyły. Lecz dla rentowności przemysłu naftowego największe znaczenie ma właśnie utarg ze sprzedaży benzyny i nafty.

W sierpniu br. wysłano na rynek krajowy wszystkich produktów razem więcej o 6.545 t, tj. o 24,2% niż w miesiącu poprzednim, a o 4.243 t, tj. o 14,5% niż w sierpniu 1936 r. W pierwszych 8 tegorocznych miesiącach wysyłka na sprzedaż w kraju wszystkich produktów razem powiększyła się o 22.308 t, tj. o 11,4% w stosunku do ub. r., a w porównaniu z tym samym okresem 1931 r. — o 8.085 t, tj. o 3,9%. We wrześniu br. wysłano już tylko o 2.679 t, tj. o 7,98% więcej niż w sierpniu br. i o 3.606 t, tj. o 11,1% niż we wrześniu ub. r. W pierwszych trzech kwartałach br. wysłano na sprzedaż w kraju wszystkich produktów razem więcej o 25.914 t, tj. o 11,3% niż w analogicznym okresie roku 1936, a o 9.197 t, tj. o 3,8% niż w tych samych miesiącach w 1931 r.

B e n z y n y wysłano w sierpniu br. na pokrycie krajowego zapotrzebowania więcej o 722 t, tj. o 8,6% niż w poprzednim miesiącu, a o 1.716 t, tj. o 23,2% niż w sierpniu 1936 r. W ciągu pierwszych 8 tegorocznych miesięcy wysłano jej w porównaniu z tym samym okresem roku 1936 więcej o 10.956 t, tj. o 26,8%, mniej jeszcze jednak o 3.380 t, tj. o 6,1% niż w analogicznym okresie 1931 r. We wrześniu br. wysłano mniej o 888 t, tj. o 9,7% niż w sierpniu, a więcej o 2.188 t, tj. o 36,3% niż we wrześniu ub. r. W ciągu pierwszych 3 kwartałów br. wysłano więcej o 13.144 t, tj. o 28% niż w ciągu tego samego czasokresu w 1936 r., lecz mniej o 3.059 t, tj. o 4,8% niż w ciągu pierwszych 3 kwartałów 1931 r. Sierpniowy wzrost spożycia benzyny opierał się jeszcze zarówno na podłożu sezonowym jak i koniunkturalnym, lecz już we wrześniu br. nastąpił sezonowy spadek konsumcji, ale poprawa koniunkturalna trwała nadal. Jest to rezultat przede wszystkim ożywienia motoryzacyjnego w kraju. W okresie od stycznia do września br. tabor pojazdów mechanicznych powiększył się o 7.740 jednostek.

N a f t y świetlnej wysłano w sierpniu br. na rynek krajowy więcej o 3.978 t, tj. o 70,9% niż w poprzednim miesiącu, a o 616 t, tj. o 6,9% niż w sierpniu 1936 r. W ciągu pierwszych 8 tegorocznych miesięcy wysłano do spożycia w kraju więcej o 3.985 t, tj. o 6% niż w tymże czasie w r. 1936, lecz wciąż jeszcze mniej o 2.496 t, tj. o 3,4% niż w analogicznym okresie roku 1931. We wrześniu wysłano więcej o 3.143 t, tj. o 32,8% niż w poprzednim miesiącu, a o 204 t, tj. o 1,6% mniej niż we wrześniu ub. r. A więc zbyt nafty we wrześniu br. przedstawiał się koniunkturalnie gorzej niż w tym samym miesiącu zeszłorocznym. W ciągu pierwszych 3 kwartałów br. wysłano jej więcej o 3.781 t, tj. o 4,7% niż w tym samym okresie 1936 r., a natomiast mniej o 3.701 t, tj. o 4,3% niż w analogicznym okresie 1931 r. Na wzrost spożycia nafty świetlnej w pewnej mierze wpłynęła niewielka poprawa sytuacji gospodarczej ludności wiejskiej, a także zbliżający się sezon jesienno-zimowy. Wrzesień br. przedstawiał się pod względem wzrostu spożycia krajowego dosyć słabo w porównaniu z całym poprzednim tegorocznym czasokresem, tymbardziej, że jest to początek sezonu.

O l e j u g a z o w e g o wysłano na rynek krajowy w sierpniu br. więcej o 1.524 t, tj. o 29,8% niż w poprzednim miesiącu, a o 1.852 t, tj. o 38,8% niż w sierpniu 1936 r. W ciągu pierwszych 8 tegorocznych miesięcy wysłano więcej o 8.164 t, tj. o 22% niż w ciągu pierwszych 8 miesięcy 1936 r., zaś o 7.540 t, tj. o 20% niż w analogicznym okresie 1931 r. We wrześniu br. wysłano więcej o 218 t, tj. o 3,3% niż w sierpniu br. a o 1.344 t, tj. o 24,4% niż we wrześniu 1936 r. W ciągu pierwszych 3 tegorocznych kwartałów wysłano oleju gazowego o 9.508 t, tj. o 22,3% więcej, niż w tym samym czasokresie 1936 r., a o 8.754 t, tj. o 20,2% niż w tych samych miesiącach w roku 1931. Unormowanie wytwórczości olejowej zwiększyło ilość oleju gazowego. Rozwój spożycia tego produktu wykazuje wybitnie tendencję zwyżkową, co widać z przytoczonych danych cyfrowych.

O l e j ó w s m a r o w y c h wysłano w sierpniu br. na sprzedaż w kraju więcej o 398 t, tj. o 12,3% niż w miesiącu poprzednim, a mniej o 491 t, tj. o 11,9% niż w sierpniu ub. r. W ciągu pierwszych 8 tegorocznych miesięcy wysłano mniej o 3.771 t, tj. o 14,1% niż w tych samych miesiącach 1936 r., a o 2.687 t, tj. o 10,5% niż w analogicznym okresie 1931 r. We wrześniu br. wysłano więcej o 111 t, tj. o 3,1% niż w sier-

pniu br., a mniej o 94 t, tj. o 2,5% niż we wrześniu ub. r. W pierwszych 3 kwartałach br. wysłano więcej o 4.297 t, tj. o 14,1% niż w pierwszych 3 kwartałach 1936 r., a o 4.529 t, tj. o 14,9% niż w tych samych miesiącach 1931 r. Tak wygląda zbyt olejów smarowych w świetle danych statystycznych Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Wedle natomiast danych cyfrowych Polskiego Eksportu Naftowego, który prowadzi osobną ewidencję olejów smarowych o c. g. powyżej 0,890, używanych do właściwych celów smarowych, sprzedaż ta przedstawia się odmiennie: Zbyt olejów smarowych w ciągu pierwszych 8 miesięcy br. wyniósł o 1.713 t, tj. o 8,1% więcej niż w tych samych miesiącach w roku 1936. W ciągu pierwszych 3 kwartałów br. wyniósł o 2.446 t, tj. o 10,1% więcej niż w ciągu pierwszych 3 kwartałów ub. r. W sierpniu br. wysłano olejów smarowych na sprzedaż w kraju więcej o 398 t, tj. o 12,3% niż w lipcu br., a we wrześniu br. o 111 t, tj. o 3,1% więcej niż w sierpniu br. Spożycie olejów smarowych rozwija się zatem normalnie z tendencją zwyżkową.

Parafiny wysłano w sierpniu br. na rynek krajowy więcej o 422 t, tj. o 92,5% niż w poprzednim miesiącu, a o 133 t, tj. o 18% niż w sierpniu 1936 r. W ciągu pierwszych 8 miesięcy br. wysłano mniej o 84 t, tj. o 1,6% niż w ciągu tego samego czasokresu ub. r., a więcej o 338 t, tj. o 6,8% niż w tych samych miesiącach w roku 1931. We wrześniu br. wysłano więcej o 87 t, tj. o 10% niż w sierpniu br., a mniej o 33 t, tj. o 3,3% niż we wrześniu ub. r. W ciągu pierwszych 3 kwartałów br. wysłano parafiny mniej o 117 t, tj. o 1,8% niż w ciągu pierwszych 3 kwartałów ub. r., a więcej o 401 t, tj. o 6,8% niż w tym samym czasokresie 1931 r. W roku ubiegłym sprzedaż parafiny była tak znaczna, że tegoroczne zamknięcia okresowe, mimo sezonowego wzrostu wysyłek, wykazują pewien niewielki spadek spożycia w stosunku do roku poprzedniego. Świadczy to o pewnym niewielkim pogorszeniu koniunkturalnym.

W zbycie asfaltu nastąpił w miesiącach sprawozdawczych spadek spożycia wskutek zastoju w budowie dróg bitumicznych i tym samym zmniejszonych sprzedaży asfaltu drogowego. Jednakowoż wskutek pomyślnie rozwijającej się sprzedaży asfaltu przemysłowego, w okresach pierwszych 8 i 9 miesięcy, spożycie asfaltu wzrosło w stosunku do analogicznego okresu ub. r. Wzrost ten w okresie pierwszych 9 miesięcy wynosi 15%.

Zapasy z końcem sierpnia br. zmniejszyły się w stosunku do lipca br. o 4.892 t, tj. o 2,8%. Główna przyczyna spadku leży w zwiększonej chłonności rynku krajowego. Przede wszystkim zmniejszyły się zapasy benzyny wskutek znacznych sprzedaży krajowych w sezonie letnim, a również parafiny — wskutek zwiększonego wywozu za granicę. Spadek zapasów olejów smarowych nastąpił w łączności z przeprowadzoną ekonomizacją wytwórczości tego produktu. We wrześniu br. spadły zapasy o dalsze 7.166 t, tj. o 4,2% w stosunku do miesiąca poprzedniego. Spadek objął wszystkie bez wyjątku produkty. Z jednej bowiem strony wzrosło zapotrzebowanie, z drugiej znów nie podniosło się ani wydobycie ropy naftowej ani wytwórczość gotowych wyrobów. Poza tym przyczynił się wydatnie do spadku zapasów sezonowych wzrost zapotrzebowania na naftę świetlną i parafinę.

Wywóz produktów naftowych za granicę zmniejszył się w sierpniu br. o 3.127 t, tj. o 22,9% w stosunku do lipca br., a o 4.236 t, tj. o 28,6% w stosunku do sierpnia ub. r. Spadek ten objął wszystkie produkty z wyjątkiem parafiny. Najbardziej zmniejszył się wywóz benzyny, po niej zaś idą oleje smarowe. Pod względem procentowym najsłabiej przedstawia się wywóz nafty świetlnej, na który przypada zaledwie 19% całości naszego eksportu naftowego. Wywóz parafiny zwiększył się znacznie wskutek zwiększonych dostaw do Włoch po korzystniejszych cenach. Poza tym wykonywano dawniejsze i nowe zamówienia niektórych krajów środkowo-europejskich. We wrześniu br. wywóz za granicę zmniejszył się ponownie o 536 t, tj. o 5,1% w stosunku do sierpnia br., a o 5.570 t, tj. o 35,7% w stosunku do września ub. r. I w tym miesiącu spadek wywozu objął wszystkie produkty z wyjątkiem znów benzyny. Rzuca się w oczy spadek eksportu nafty świetlnej aż o 92% w stosunku do września ub. r. Jest to rezultat zwiększonego zapotrzebowania krajowego i braku zapasów, z których można by pokrywać zapotrzebowanie eksportowe. Zwiększenie eksportu benzyny nastąpiło wskutek umownych zobowiązań wobec Czechosłowacji.

W sierpniu br. wywieziono do Czechosłowacji: benzyny — 2.129 t, nafty — 281 t, olejów smarowych — 173 t, parafiny — 66 t, asfaltu — 39 t, razem — 2.683 t; tranzytem przez Gdańsk: parafiny — 1.468 t, olejów smarowych — 1.074 t, olejów gazowych i olejów opałowych na cele bunkrowe — 880 t, benzyny — 423 t, nafty — 83 t, asfaltu — 215 t, razem — 4.143 t; do Gdyni: oleju gazowego i oleju opałowego — 523 t, olejów smarowych — 371 t, benzyny — 49 t, nafty — 34 t, razem — 977 t; do Austrii: oleju gazowego — 585 t, benzyny — 229 t, koksu — 180 t, olejów smarowych — 54 t, parafiny — 37 t, nafty 15 t, razem — 1.098 t; do Niemiec: oleju gazowego — 415 t, asfaltu — 242 t, olejów smarowych — 135 t, parafiny — 70 t, benzyny — 48 t, nafty — 20 t, razem — 930 t. Poza tym wywieziono parafiny: do Włoch — 304 t, do Jugosławii — 208 t, oraz na Węgry — 105 t.

Z sierpniowych wysyłek przypada na kraj — 76%, na eksport — 24%.

We wrześniu br. wysłano do Czechosłowacji: benzyny — 2.627 t, parafiny — 91 t, olejów smarowych — 88 t, nafty — 15 t, asfaltu — 41 t, razem — 2.862 t; tranzytem przez Gdańsk: olejów smarowych — 1.048 t, benzyny — 654 t, parafiny — 637 t, oleju gazowego i opałowego — 357 t, nafty — 148 t, innych produktów — 402 t, razem — 3.276 t; do Gdyni: olejów opałowych — na cele bunkrowe — 766 t, olejów smarowych — 281 t, benzyny — 36 t, nafty —

18 t, razem — 1.101 t; do Austrii: oleju gazowego — 820 t, benzyny — 157 t, parafiny — 105 t, olejów smarowych — 56 t, nafty — 54 t, koksu — 197 t, razem — 1.389 t; do Niemiec: oleju gazowego — 254 t, olejów smarowych — 75 t, parafiny — 48 t, benzyny — 12 t, nafty — 10 t, asfaltu — 141 t, razem — 540 t. Ponadto wywieziono parafiny: do Włoch — 528 t, do Jugosławii — 139 t, i na Węgry — 75 t.

Z wrześniowych wysyłek przypada na kraj — 78,2%, na eksport — 21,8%.

Przed rokiem jeszcze zastanawiano się poważnie nad kwestią nadmiaru surowca naftowego, zarówno w Stanach Zjednoczonych Ameryki, jak i na innych rynkach światowych. Ostatnio, pod wpływem znacznie zwiększonego spożycia wyrobów naftowych w świecie, nie mówi się już o tym. Nie jest wykluczone, że wkrótce sytuacja zmieni się pod tym względem tak dalece, że mówić się będzie nie o nadprodukcji, ale o nadążeniu za wzrastającym zapotrzebowaniem. Niezwykle mocna w dalszym ciągu tendencja na rynkach amerykańskich nie doprowadziła wprawdzie do nowej zwyżki cen gotowych produktów, lecz pod wpływem tej tendencji ceny ich wydatnie się wzmocniły i utrwaliły.

Odmiennie natomiast przedstawiała się w sierpniu br. sytuacja rumuńskiego przemysłu naftowego. Po zwyżce lipcowej notowania rumuńskie osłabły, a nawet nastąpił spadek cen pod wpływem zatrzymania eksportu. Gdy np. lekką benzynę notowano na początku sierpnia br. fob Konstanca po 67,6 szylingów w złocie, to już w końcu miesiąca cena ta obniżyła się na 64,5 szyl. zł. za 1.000 kg. Nafta świetlna spadła z 48 na 46 szyl. zł. Nieco lepiej płacono za olej gazowy.

Ponieważ polski eksport naftowy do Czechosłowacji opiera się na notowaniach rumuńskich, przeto i nasze ceny wywozowe benzyny i nafty nieco spadły. W cenach pozostałych produktów nie zaszły zmiany. Wobec tego, że Rumunia nie zawarła jeszcze układu handlowego z Austrią, nasz przemysł naftowy zdołał wywieźć do tego kraju po lepszych cenach większą ilość oleju gazowego, oprócz innych jeszcze produktów końcowych.

Mimo, że wrzesień jest miesiącem przejściowym między sezonem letnim a jesienno-zimowym, to jednak i w tym czasie nie zaszły na amerykańskich rynkach naftowych żadne większe zmiany. Chociaż zapotrzebowanie na benzynę nieco osłabło, to jednak cena jej nie spadła. Naftę i olej gazowy notowano nawet nieco wyżej. Zarówno w handlu wewnętrznym jak i w eksporcie panowała równowaga i stałość.

Również i we wrześniu br. sytuacja rumuńskiego przemysłu naftowego kształtowała się podobnie jak w miesiącu poprzednim. Podczas gdy na rynkach światowych utrzymywała się trwale tendencja zwyżkowa, to wskutek przerw w dostawach na rynkach rumuńskich panowała chwiejność i wahanie w cenach. Ten stan rzeczy odbijal się ujemnie na notowaniach rynkowych. We wrześniu br. też zanotowano dalszy spadek cen benzyny. Zwyżkowała natomiast nafta i olej gazowy. Tak samo jak w miesiącu poprzednim i we wrześniu br. wahania te odbiły się na polskim eksporcie naftowym do Czechosłowacji, w zależności od ich kierunku w sensie dodatnim lub ujemnym.

Notowania orientacyjne polskich cen eksportowych loko granica za 100 kg w dolarach złotych (parafina w dolarach papierowych):

	Z końcem sierpnia 1937 r.	Z końcem września 1937 r.
Benzyna 720/30 rektyf.	1.95	1.90
,, 720/30 surowa	1.80	1.74
,, 741/50	1.72	1.66
,, lakowa	1.70	1.70
Nafta destylowana	1.45	1.48
Olej gazowy	1.70	1.75
,, wrzecion.-rafin.	1.05	1.05
,, maszyn. rafin. 3 — 4/50	1.15	1.15
,, ,, ,, 4 — 5/50	1.25	1.25
,, ,, ,, 6 — 7/50	1.55	1.55
Parafina tafl. 50/52 cif.	10.25	10.25
Asfalt borysł. luzem	0.75	0.75
,, bezparafin. luzem	1.30	1.30
,, borysł. w bębnach	0.95	0.95
Koks z 1 — 2% zawart. popiołu	1.10	0.10
Koks z 2 — 4% zawart. popiołu	0.70	0.70

Polski przemysł naftowy w czasie od 1 sierpnia do 30 września 1937 r.

I. Kopalnictwo.

Produkcja ropy naftowej. Sierpień br. był pod względem wydobycia ropnego lepszy od lipca br. Wydobyto w tym miesiącu o 146 t więcej, niż w miesiącu poprzednim. W stosunku zaś do sierpnia ub. r. wydobycie w dotyczącym tegorocznym miesiącu było mniejsze o 924 t. We wrześniu br. natomiast sytuacja pod względem wydobycia ropnego przedstawiała się gorzej aniżeli w miesiącu poprzednim. Produkcja wrześniowa spadła w stosunku do sierpnia br. — o 1.142 t, w stosunku zaś do września ub. r. — o 712 t. W obu miesiącach sprawozdawczych sytuacja przedstawiała się następująco:

Okręg	Wydobycie	Zużycie na opał	Manko tłoczniowe i zanieczyszczenie	Zapasy na kopalniach i tow. mag. w końcu miesiąca
	t	o	n	
	sierpień 1937 r.			
Jasło	**9.940**	**10**	**153**	**4.284**
W porówn. z VII. 37 r.	+ 68	— 2	+ 4	+ 621
,, z VIII. 36 r.	+ 367	— 1	+ 86	+ 1.202
Drohobycz				
Rej. Borysławski[1])	**21.979**	**3**	**1.241**	

W porówn. z VII. 37 r.	+ 85	— 6	— 162	
„ z VIII. 36 r.	— 1.035	— 2	— 24	
Inne miejscowości	**6.672**	**14**	**195**	
W porówn. z VII. 37 r.	+ 38	+ 10	+ 2	
„ z VIII. 36 r.	+ 36	+ 14	+ 33	
Razem okr. Drohobycz	**28.651**	**17**	**1.436**	**15.549**
W porówn. z VII. 37 r.	+ 123	+ 4	— 160	+ 1.213
„ z VIII. 36 r.	— 999	+ 11	+ 9	+ 4.377
Stanisławów	**3.861**	**48**	**26**	**1.006**
W porówn. z VII. 37 r.	— 45	+ 8	+ 1	— 128
„ z VIII. 36 r.	— 292	+ 16	+ 10	— 605
Razem	**42.452**	**75**	**1.615**	**20.839**
W porówn. z VII. 37 r.	+ 146	+ 10	— 155	+ 1.706
„ z VIII. 36 r.	— 924	+ 26	+ 105	+ 4.973
	wrzesień 1937 r.			
Jasło	**9.819**	**11**	**152**	**4.281**
W porówn. z VIII. 37 r.	— 121	+ 1	— 1	— 3
„ z IX. 36 r.	+ 488	+ 2	+ 48	+ 1.368
Drohobycz				
Rej. Borysławski[1])	**21.252**	**1**	**1.187**	
W porówn. z VIII. 37 r.	— 727	— 2	— 54	
„ z IX. 36 r.	— 834	— 5	— 29	
Inne miejscowości	**6.335**	**8**	**183**	
W porówn. z VIII. 37 r.	— 337	— 6	— 12	
„ z IX. 36 r.	— 175	+ 6	+ 15	
Razem okr. Drohobycz	**27.587**	**9**	**1.370**	**13.866**
W porówn. z VIII. 37 r.	— 1.064	— 8	— 66	— 1.683
„ z IX. 36 r.	— 1.010	+ 1	— 14	— 1.156
Stanisławów	**3.904**	**49**	**24**	**1.174**
W porówn. z VIII. 37 r.	+ 43	+ 1	— 2	+ 168
„ z IX. 36 r.	— 189	+ 13	— 2	— 1.907
Razem	**41.310**	**69**	**1.546**	**19.321**
W porówn. z VIII. 37 r.	— 1.142	— 6	— 69	— 1.518
„ z IX. 36 r.	— 712	+ 15	+ 32	+ 617

Przeciętne dzienne wydobycie ropy wynosiło zatem w sierpniu br. 1.369 t, tj. o 4 t więcej, aniżeli w lipcu br. i o 29 t mniej, niż w sierpniu ub. r. — we wrześniu br. natomiast 1.377 t, tj. o 8 t więcej, jak w sierpniu br. i o 24 t mniej, aniżeli we wrześniu ub. r.

Przeciętna dzienna produkcja wynosiła w poszczególnych okręgach górniczych:

	1937 r.	
	sierpień	wrzesień
	t o n	
Okręg Jasielski	321.—	327.—
„ Drohobycki (z rej. Borysławskim)	924.2	919.7
Rejon Borysławski (z Mraźnicą II)	709.—	708.—
Okręg Stanisławowski	124.—	130.—

Przeciętna dzienna produkcja ropy jednego otworu była następująca:

	1937 r.	
	sierpień	wrzesień
	kg	
Rejon Borysławski	1.261	1.244
Wszystkie pozostałe miejscowości	239	241
Wszystkie okręgi razem	412	412

[1]) Bez Mraźnicy II.

Ropa oddana do towarzystw transportowo-magazynowych i wyekspediowana. W miesiącach sprawozdawczych oddano i wyekspediowano z kopalń w poszczególnych okręgach górniczych następujące ilości:

Okręg	1937 r. sierpień	wrzesień
	t o n	
Jasło	**9.910**	**9.362**
W porówn. z m-cem poprzednim br.	+ 275	— 548
„ z tym samym m-cem ub. r.	+ 481	— 32
Drohobycz		
Rej. Borysławski[1])	**20.760**	**19.888**
W porówn. z m-cem poprzednim br.	+ 9	— 872
„ z tym samym m-cem ub. r.	— 1.122	— 942
Inne miejscowości	**6.141**	**6.557**
W porówn. z m-cem poprzednim br.	— 267	+ 416
„ z tym samym m-cem ub. r.	— 119	+ 328
Razem okr. Drohobycz	**26.901**	**26.445**
W porówn. z m-cem poprzednim br.	— 258	— 456
„ z tym samym m-cem ub. r.	— 1.241	— 615
Stanisławów	**3.914**	**3.662**
W porówn. z m-cem poprzednim br.	— 394	— 252
„ z tym samym m-cem ub. r.	— 26	— 270
Razem	**40.725**	**39.469**
W porówn. z m-cem poprzednim br.	— 377	— 1.256
„ z tym samym m-cem ub. r.	— 786	— 917

Nowe wiercenia. Uruchomiono nowych wierceń: w okręgu jasielskim: w sierpniu br. 16, we wrześniu br. 21 — w okręgu drohobyckim: w sierpniu br. 12, we wrześniu br. 4 — w okręgu stanisławowskim: w sierpniu br. 4, we wrześniu br. 4.

Stan otworów świdrowych był w tym czasie w poszczególnych okręgach górniczych następujący:

Treść	Okręg Drohobycki: Rejon borysławski	Inne miejscowości	Razem
	sierpień 1937 r.		
Samopłynące	—	—	—
W tłokowaniu	284	—	284
W pompowaniu	65	965	1.030
W łyżkowaniu	204	7	211
Wyłącznie gazowe	147	26	173
Razem w eksploatacji	700	998	1.698
W wierceniu	9	30	39
W wierceniu i eksploatacji	9	7	16
W instrumentacji i rekonstrukcji	30	15	45
Razem czynnych	748	1.050	1.798
W montowaniu	—	4	4
Zmontowane a nieuruchomione	3	—	3
Czasowo nieczynne	262	319	581
W likwidacji	7	2	9
Razem	1.020	1.375	2.395

	wrzesień 1937 r.		
Samopłynące	—	—	—
W tłokowaniu	276	11	287
W pompowaniu	75	967	1.042
W łyżkowaniu	209	6	215
Wyłącznie gazowe	137	25	162
Razem w eksploatacji	697	1.009	1.706
W wierceniu	8	26	34
W wierceniu i eksploatacji	9	5	14
W instrumentacji i rekonstrukcji	34	21	55
Razem czynnych	748	1.061	1.809
W montowaniu	4	2	6
Zmontowane a nieuruchomione	3	1	4
Czasowo nieczynne	257	319	576
W likwidacji	2	2	4
Razem	1.014	1.385	2.399

Treść	Okręg Drohobycz	Jasło	Stanisławów	Razem
	sierpień 1937 r.			
Samopłynące	—	12	10	22
W tłokowaniu	284	34	8	326
W pompowaniu	1.030	1.162	215	2.407
W łyżkowaniu	211	127	162	500
W smoczkowaniu	—	5	—	5
Wyłącznie gazowe	173	42	12	227
Razem w eksploatacji	1.698	1.382	407	3.487
W wierceniu	39	66	19	124
W wierceniu i eksploatacji	16	24	19	59
W instrumentacji i rekonstrukcji	45	6	7	58
Razem czynnych	1.798	1.478	452	3.728
W montowaniu	4	1	5	10
Zmontowane a nieuruchomione	3	—	3	6
Czasowo nieczynne	581	113	51	745
W likwidacji	9	8	9	26
Razem	2.395	1.600	520	4.515
	wrzesień 1937 r.			
Samopłynące	—	12	11	23
W tłokowaniu	287	34	8	329
W pompowaniu	1.042	1.171	215	2.428
W łyżkowaniu	215	123	164	502
W smoczkowaniu	—	4	—	4
Wyłącznie gazowe	162	43	13	218
Razem w eksploatacji	1.706	1.387	411	3.504
W wierceniu	34	69	19	122
W wierceniu i eksploatacji	14	29	15	58
W instrumentacji i rekonstrukcji	55	5	9	69
Razem czynnych	1.809	1.490	454	3.753
W montowaniu	6	—	9	15
Zmontowane a nieuruchomione	4	—	3	7
Czasowo nieczynne	576	112	46	734
W likwidacji	4	6	10	20
Razem	2.399	1.608	522	4.529

Ruch wiertniczy. Odwiercono w sierpniu br. ogółem 13.482 m, czyli o 123 m więcej, jak w lipcu br. We wrześniu br. 14.029 m, czyli o 547 m więcej niż w sierpniu br. Z tego przypada na poszczególne miejscowości:

Okręg	1937 r. sierpień	wrzesień
	metry	
Jasło	7.115	7.003
Drohobycz		
Rej. Borysławski	1.121	887
Inne miejscowości	2.569	3.227
Razem okr. Drohobycz	3.690	4.114
Stanisławów	2.677	2.912
Razem	13.482	14.029
W porównaniu z tym samym miesiącem ub. r.	+ 4.380	+ 3.238

Stan zatrudnienia na kopalniach. W okresie sprawozdawczym zatrudnionych było na kopalniach robotników:

Okręg	1937 r. sierpień	wrzesień
Jasło	3.588	3.543
Drohobycz		
Rej. Borysławski	3.533	3.505
Inne miejscowości	1.547	1.600
Razem okr. Drohobycz	5.080	5.105
Stanisławów	1.697	1.697
Razem	10.365	10.345

II. Przemysł gazowy.

Produkcja gazu ziemnego. Produkcja ta była następująca w poszczególnych okręgach i miesiącach:

Okręg	Produkcja	Zużycie własne na kopalni	Wypuszczono w powietrze i manko ruroc.	Odtłoczono
	w tysiącach m³			
	sierpień 1937 r.			
Jasło	12.110	2.708	217	9.185
Drohobycz				
Rej. Borysławski	10.574			
Daszawa	7.545			
Oleksice Nowe	3.345			
Chodowice	1.538			
Schodnica	522			
Inne miejscowości	222			
Razem okr. Drohobycz	23.746	6.594	69	17.083
Stanisławów	5.437	3.642	703	1.092
Razem	41.293	12.944	989	27.360
W porówn. z VII. 37 r.	+ 2.313	+ 369	— 2	+1.947
z VIII. 36 r.	+ 5.170	+ 448	— 230	+4.952

	w r z e s i e ń 1937 r.			
Jasło	12.338	2.549	178	9.611
Drohobycz				
Rej. Borysławski	10.207			
Daszawa	8.001			
Oleksice Nowe	3.149			
Chodowice	1.551			
Schodnica	508			
Inne miejscowości	223			
Razem okr. Drohobycz	23.639	6.663	143	16.833
Stanisławów	5.454	3.588	690	1.176
Razem	41.431	12.800	1.011	27.620
W porówn. z VIII. 37 r.	+ 138	— 144	+ 22	+ 260
„ z IX. 36 r.	+ 2.751	+ 472	—	+2.280

Przeciętna produkcja gazu ziemnego była następująca w poszczególnych okręgach i w całej Polsce:

Okręg	1937 r. sierpień	1937 r. wrzesień
	m³/min.	
Jasło	271,27	285,60
Drohobycz	531,94	547,19
Stanisławów	128,23	135,41

III. Przemysł rafineryjny.

Przeróbka ropy w rafineriach. Rafinerie przerobiły ropy naftowej w sierpniu br. 40.912 t, we wrześniu br. 40.850 t, z czego wytworzono:

	1937 r. VII.	1937 r. VIII.	1936 r. VIII.
	t	o	n
Benzyna łącznie z gazoliną	8.054	7.269	6.875
Nafta	11.875	11.903	12.116
Olej gazowy i opałowy	8.789	8.359	6.945
Oleje smarowe	5.228	4.338	4.925
Parafina i świece	1.819	1.778	1.673
Ogólna wytwórczość	38.204	37.345	38.152

	IX. 1937 r.	IX. 1936 r.
Benzyna łącznie z gazoliną	7.159	7.290
Nafta	11.460	11.800
Olej gazowy i opałowy	6.603	8.606
Oleje smarowe	5.723	4.249
Parafina i świece	2.093	2.261
Ogólna wytwórczość	37.516	38.152

Spożycie krajowe. Wysyłka z rafineryj na rynek krajowy przedstawiała się następująco:

	1937 r. VII.	1937 r. VIII.	1936 r. VIII.
	t	o	n
Benzyna łącznie z gazoliną	8.392	9.114	7.398
Nafta	5.614	9.592	8.976
Olej gazowy i opałowy	4.541	5.519	4.801
Oleje smarowe	4.177	4.751	4.107
Parafina i świece	456	878	745
Wszystkich produktów razem	26.998	33.543	29.292

	IX. 1937 r.	IX. 1936 r.
Benzyna łącznie z gazoliną	8.226	6.038
Nafta	12.735	12.939
Olej gazowy i opałowy	5.605	5.505
Oleje smarowe	4.994	3.844
Parafina i świece	965	998
Wszystkich produktów razem	36.222	29.292

Eksport. Wysyłka z rafineryj z przeznaczeniem na eksport za granicę, była następująca:

	1937 r. VII.	1937 r. VIII.	1936 r. VIII.
	t	o	n
Benzyna łącznie z gazoliną	4.338	2.873	4.925
Nafta	649	436	2.335
Olej gazowy i opałowy	3.605	2.372	3.015
Oleje smarowe	2.875	1.924	3.258
Parafina i świece	1.838	2.258	962
Wszystkich produktów razem	13.710	10.583	14.819

	IX. 1937 r.	IX. 1936 r.
Benzyna łącznie z gazoliną	3.486	4.672
Nafta	245	3.128
Olej gazowy i opałowy	2.196	3.467
Oleje smarowe	1.716	3.204
Parafina i świece	1.623	952
Wszystkich produktów razem	10.047	14.819

Zapasy w rafineriach. Zapasy produktów naftowych w rafineriach wynosiły:

	1937 r. 31. VII.	1937 r. 31. VIII.	1936 r. 31. VIII.
	t	o	n
Benzyna łącznie z gazoliną	17.071	15.088	21.062
Nafta	30.396	32.240	39.694
Olej gazowy i opałowy	13.654	14.039	9.267
Oleje smarowe	53.452	51.065	60.427
Parafina i świece	5.701	4.339	4.724
Wszystkich produktów razem	173.530	168.637	189.704

	30. IX. 1937 r.	30. IX. 1936 r.
Benzyna łącznie z gazoliną	13.000	20.144
Nafta	30.713	35.416
Olej gazowy i opałowy	12.830	8.833
Oleje smarowe	50.100	57.672
Parafina i świece	3.830	5.006
Wszystkich produktów razem	161.471	179.875

Zapasy ropy w rafineriach. Zapasy te wynosiły z końcem sierpnia br. 18.075 t, tj. o 1.585 t mniej, jak w końcu lipca br. i o 15.139 t mniej, aniżeli w końcu sierpnia ub. r. — w końcu września br. 19.426 t, czyli o 1.351 t więcej, jak w końcu sierpnia br. i o 12.593 t mniej, aniżeli w końcu września ub. r.

Zatrudnienie w rafineriach. Rafinerie zatrudniały w sierpniu br. ogółem 3.388 robotników, z tej liczby przy pracach związanych bezpośrednio z ruchem zakładów — 3.311, we wrześniu br. 3.405 robotników, z tej liczby przy pracach związanych bezpośrednio z ruchem zakładów — 3.325.

Rafinerie czynne. W sierpniu br. czynnych było 27 fabryk rafineryjnych, we wrześniu 26.

IV. Przemysł gazolinowy.

Przeróbka gazu w gazoliniarniach. Przeróbka gazu ziemnego wynosiła: w sierpniu br. 23,203.588 m³ (lipiec

br. 21,889.956 m³, sierpień ub. r. 21,053.028 m³), we wrześniu br. 21,696.715 m³ (wrzesień ub. r. 21,887.356 m³).

Produkcja gazoliny. Z tej ilości gazu wyprodukowano gazoliny: w sierpniu br. 3.327 t (lipiec br. 3.203 t, sierpień ub. r. 3.184 t), we wrześniu br. 3.214 t (wrzesień ub. r. 3.138 t).

Ekspedycje. Wyekspediowano w odnośnym czasokresie:

	1937 r. VII.	1937 r. VIII.	1936 r. VIII.
	t	o	n
Na rynek krajowy	468	443	434
Do innej rafinerii	1.868	2.018	1.789
Na eksport	12	33	31

	IX. 1937 r.	IX. 1936 r.
Na rynek krajowy	416	460
Do innej rafinerii	1.848	1.809
Na eksport	26	33

Zapasy w gazoliniarniach. Zapasy w fabrykach gazoliny były w odnośnych miesiącach następujące: w końcu sierpnia br. 375 t (w końcu lipca br. 423 t, w końcu sierpnia ub. r. 436 t), we wrześniu br. 411 t (w końcu września ub. r. 353 t).

Fabryki gazoliny i stan zatrudnienia w nich. Czynnych fabryk było w sierpniu br. 28, we wrześniu br. 28, które zatrudniały w sierpniu br. 372, we wrześniu br. 369 robotników.

Ceny ropy naftowej

Przeciętne ceny ropy za 1 cyst. á 10.000 kg firmy Vacuum Oil Co — listopad 1937 r.:

Borysław . . . . zł 1.550.—

Resztę cen przeciętnych podamy w następnym zeszycie pisma, ze względu na to, że do chwili zamknięcia zeszytu cen tych nie otrzymaliśmy.

Ceny ropy bruttowej za 1 cyst. á 10.000 kg — listopad 1937 r.

Białkówka—Winnica, Dobrucowa, Kryg zielona	zł 1.435.—
Bitków — Barbara (Segil), Roztoki, Starawieś jasna	„ 2.098.—
Bitków Franco — Polonaise	„ 1.521.—
Bitków Pasieczna loko Dąbrowa	„ 1.660.—
Bitków Standard — Nobel	„ 1.602.—
Bitków Stella — Zofia	„ 1.853.—
Borysław, Hołowiecko, Opaka, Orów, Popiele, Stańkowa, Tyrawa Solna	„ 1.505.—
Dolina	„ 1.698.—
Gorlice, Iwonicz, Jaszczew	„ 1.558.—
Grabownica — Humniska bezparafinowa	„ 1.955.—
Grabownica — Humniska parafinowa	„ 1.653.—
Harklowa	„ 1.365.—
Humniska — Brzozów	„ 1.816.—
Klęczany	„ 1.988.—
Klimkówka, Lubatówka, Wulka	„ 1.401.—
Kosmacz, Ropienka ad Dukla, Zagórz	„ 1.441.—
Krosno parafinowa, Krościenko parafinowa	„ 1.331.—
Krosno wolna od parafiny, Krościenko wolna od parafiny, Węglówka	„ 1.352.—
Kryg czarna	„ 1.231.—
Libusza	„ 1.376.—
Lipie	„ 1.353.—
Lipinki	„ 1.462.—
Łodyna	„ 1.414.—
Majdan Rosulna	„ 1.491.—
Męcina Wielka, Męcinka, Pereprostyna	„ 1.550.—
Męcinka parafinowa	„ 1.470.—
Młynki Starawieś	„ 1.983.—
Mokre	„ 1.824.—
Mraźnica Wierzchnia	„ 1.473.—
Potok	„ 1.938.—
Rajskie	„ 1.445.—
Równe Rogi parafinowa	„ 1.251.—
Równe Rogi wolna od parafiny	„ 1.412.—
Rymanów	„ 1.350.—
Rypne	„ 1.479.—
Schodnica	„ 1.653.—
Słoboda Rungurska	„ 1.496.—
Starawieś ciemna	„ 1.983.—
Strzelbice	„ 1.301.—
Szymbark	„ 1.479.—
Toroszówka	„ 2.170.—
Turaszówka — Ewa	„ 1.525.—
Turzepole	„ 1.356.—
Urycz	„ 1.702.—
Wańkowa	„ 1.402.—
Załawie	„ 1.954.—
Zmiennica	„ 1.380.—

Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych „Polmin“ wykonała prawo zakupu następujących marek tejże ropy: Białkówka — Winnica, Bitków Franco — Polonaise, Bitków Pasieczna loko Dąbrowa, Bitków Standard — Nobel, Bitków Stella — Zofia, Borysław, Dobrucowa, Dolina, Gorlice, Grabownica — Humniska bezparafinowa, Grabownica—Humniska parafinowa, Harklowa, Humniska—Brzozów, Iwonicz, Jaszczew, Klimkówka, Krosno parafinowa, Krościenko parafinowa, Krosno wolna od parafiny, Krościenko wolna od parafiny, Kryg czarna, Kryg zielona, Libusza, Lipie, Lipinki, Lubatówka, Łodyna, Majdan Rosulna, Męcina Wielka, Męcinka, Męcinka parafinowa, Mynki Starawieś, Mokre, Mraźnica Wierzchnia, Opaka, Pereprostyna, Potok, Roztoki, Równe Rogi parafinowa, Równe Rogi wolna od parafiny, Rypne, Schodnica, Stańkowa, Starawieś ciemna, Strzelbice, Toroszówka, Turaszówka — Ewa, Turzepole, Tyrawa Solna, Urycz, Wańkowa, Węglówka, Wulka, Załawie, Zmiennica.

Cena gazu ziemnego

Cena ta ustalona została przez Izbę Przemysłowo-Handlową we Lwowie dla zagłębia Borysław—Tustanowice — za listopad br. na

4.42 gr. za 1 m³.

Przy obliczaniu ceny gazu, przypadającego na udziały brutto, odliczają kopalnie z powyższej ceny koszty zabierania gazu z kopalń, tj. koszty tłoczenia itp.

W y d a w c a: Związek Polskich Przemysłowców Naftowych we Lwowie, ul. Kościuszki 7. II p.
Redaktor odpowiedzialny: **Józef Szlemiński.**
Odbito w Lwowskiej Drukarni Nowoczesnej, Pasaż Mikolascha. — Telefon 216-76.